

FREEELIFE **4X4**

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

Dakar abonesi
Pajero

"Gündüz yarış gece davet"
Isuzu D-Max

Dünyanın gizemli çatısı
Tibet

Beypazarı göklerinde
Akbabalar

Doğu Aladağlar
Dağ Bisikleti Etkinliği



QarmaQ
Dünyalı, biz dostuz!

Akçapınar'da su ve hava sporu
Kiteboard

ISSN 1304-9461

37



9 771304 946004



Güç ve konforun birleşimi!

Yüksek tork üreten, düşük yakıt tüketen 1.9 litrelik motoru ve geniş iç hacmiyle Grand Vitara Diesel. Güç ve konforun birleşimi!



Way of Life!



Grand Vitara Diesel 5K MT • 1.9 lt DDiS Motor • Monocoque Yapı • ABS • EBD • ESP • LSD • 6 Hava Yastığı • MacPherson Süspansiyon • Otomatik Hız Sabitleme • Otomatik Klima • Xenon Far ve Far Yıkama • Sis Farları • Sunroof • Deri Koltuklar • Maun Kaplama Konsol • Direksiyondan Kumandalı Radyo, 6'lı CD Changer ve Mp3 Çalarlı Ses Sistemi

www.suzuki.com.tr

Gümüş-Kalay alaşımlı
Türkiye'nin
ilk ve tek
kapalı
aküsü

İnci AKÜ
İlklerin
kapısını
biz açıyoruz



ÜCRETSİZ
CHECK-UP

İmtiyaz Sahibi

Aso Reklam İletişim ve Yazılım Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti. adına
M. Nuri Erdem

**Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
ve Genel Yayın Koordinatörü**

Ayşin Uysal
aysin@4x4freelife.com

Reklam Müdürü

Bahar Kokoz Erten

Art Director

Orhan Erdem

Grafik Tasarım

Eylem Erdem

Finans Koordinatörü

Uğur Erten

Abone Sorumlusu

Vildan Gümüşçü
Gökhan Yorulmaz

Yayın Kurulu

Ahmet Demirtaş
Ali Rıza Bilal
Aysim Altay
Derya Kızıldaş
Ercan Tural
Hakan Erman
Hakan Tanta
İhsan Kuşçu
Levent Uysal
Mehmet Becce
Melih Eriş
Nuri Peri
Taner Eraslan
Turgay Avcı
Ümit Çukurel
Volkan Şekerci

Yönetim Merkezi

Halil Rifat Paşa Mah. Aydınliktepe Sk.
No:11 Okmeydanı - Şişli - İstanbul

Tel : (0212) 222 38 01 - 222 16 08

Fax : (0212) 220 65 80

e-mail: info@4x4freelife.com

http://www.4x4freelife.com

Ege Bölge Temsilcisi

Ajans FTV Ltd.
Atatürk Cad. 186/2 Alagil Apt. Kat.1
D.4 Alsancak - İzmir
Tel : (0232) 464 22 60
Fax : (0232) 464 34 33

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

Tüm yayın hakları Aso Reklam İletişim ve Yazılım Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.'ne aittir.
Tüm reklamların sorumluluğu firmalara, yazılardaki görüşler yazarlara aittir.

Distribütör firmalar araçlarının görünüm, donanım ve teknik özelliklerini değiştirme hakkını saklı tutar.

Online Abonelik için
www.4x4freelife.com

aso

Reklam İletişim
ve Yazılım Hizmetleri
San. ve Tic Ltd. Şti.

**Dakar abonesi
Pajero**



12 nedir desem ne cevaplar verirdiniz? "11'den sonra gelen sayıdır." Hadi canım, başka? "Hedefir hedef, tam ortasıdır hedefin.

**"gündüz yarış gece davet"
Isuzu D-Max**



4x4 Pick-up'lar ilk tasarlandığında bu araçları ağır iş koşullarında kullanmak isteyen tüketicilere hitap ediyorlardı.

**Daihatsu'dan
çizgi dışı bir otomobil - Materia**



Daihatsu 100. yılını sıra dışı bir otomobil ile kutluyor. Göcek'te test sürüşü için kullanma şansı bulduğumuz Materia, kübik ve sevimli formu, küt burnu, ve güleç yüzü ile içi dışından büyük alışılmadık bir araç.

Takla takla üstüne...



Senelerdir, Goodyear Wrangler Cup'ların hep yağmur fırtına içinde koştuğunu, hatta İstanbul'a bir damla yağmur yağacaksa onun da yarışın olduğu yere düştüğünü uzun uzun anlatıp durduk ve olan oldu sonunda.

**İzmir'li off-road'cular
uyandı**



İzmir Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü'nün adını ilk kez 2 sene önce dergiye gelen bir yazı ile görmüştüm. Yeni oluşan grup olarak kulüp kurmaya hazırlanıklarını söylüyor ve gezilerinden bahsediyorlardı.

**Akçapınar'da su ve hava sporu
Kiteboard**



Hummalı geçen hazırlık dönemi sona ermiş, uykusuz geceler ve yoğun çalışmalar sonucu yıpranan vücutlarımız kendisini heyecanlı bir bekleyişe bırakmıştı.

Gökte yüzlerce kanat



36

2007 Yaz sezonu Yamaç Paraşütü pilotları için oldukça renkli başladı. Mayıs ayından başlayarak arka arkaya yapılan yarışma ve organizasyonlar, ulusal ve uluslararası çeşitli yarışma ve festivaller açısından zengin bir sezon yaşanacağını habercisi oldu.

Akbabalar Beypazarı göklerinde



58

Doğa Derneği'nin desteği ile her sene Beypazarı'nda doğaseverler artık geleneksel hale gelen uçurtma şenliğinde bir araya geliyorlar.

Suyun üstü başka, altı başka kültür: Foça



68

Sualtı Temizlik Hareketi SHT Foça'ya gittiğinde bu pırıl pırıl, düzgün, temiz ve güzel bir kıyı kasabasına aşıklar oldular. Ama bu harika yerde denizin altına baktıkları zaman inanılmaz miktarda sualtı çöplü ile karşılaştılar.

Dünyanın gizemli çatısı Tibet



40

Çocukluğumdan beri hayal ettiğim bir bölgeydi Tibet. "Büyüyünce gidicem" derdim, Tibet'le ilgili yazılı basında çıkan haberleri keser biriktirir, belgesellerini izlerdim.

Gökyüzü



60

Arkadaşlarımın tamamı savaş jetlerini hayal ederken, benim favorim pervaneli pır-pır'lardı. Yavaş uçmalarının çevremi izlememe izin vereceğini düşündüğümden bunu isterdim.

4x4'lerde yine yeniden Opel



72

Opel'in SUV segmentindeki yeni aracı Antara, maceralarının çoğunu şehirde yaşayan, ama şehir sınırlarının dışına çıktıkları zaman altlarındaki aracın da onlara uyum sağlamasını isteyen otomobil kullanıcıları için üretilmiş.

Uluburun



44

Bundan tam 3300 yıl önce, milliyeti halen belli olmayan ancak oldukça zengin bir ticaret gemisi Mısır'ın gizemli sahillerinden kuzeye yönelerek denize yelken açtı...

Doğu Aladağlar Dağ Bisikleti Etkinliği



64

Stabilize yollarının bolluğuyla büyük, zorlu tırmanışlara; manzaralı, uzun ve hızlı inişleri ile Doğu Aladağlar dağ bisikletçileri için cennet sayılabilir.

Yoldışı Sağlık: Çok Sıcak...



74

Çok sıcak havada terleyip durmaktan kimse hoşlanmaz. Ama sıcak havanın terlemeden başka olumsuzlukları da var ve bir kısmı ölümcül.

Ayşin Uysal

doğa fazlalıkları traşlar (4x4'lerin doğal evrimi)

İlk patlamadan sonra evren evrim geçirerek genişledi, toz bulutları evrimleşip gezegenleri oluşturdular, evrende başıboş dolaşan amino asit zincirleri evrimleşip insanları oluşturdu. İnsanlar evrim geçirip uygarlaştılar (hemen hemen hepsi) uygar insan kendi teknolojik oyuncaklarını, diyelim ki dört tekerlekli araçları yaratmaya başladı, o oyuncaklar da evrim geçirip şimdiki hallerine geldiler. Hem insanlar hem de araçlar evrim geçirmeye devam ediyorlar. Peki insanlar kendi ürettikleri “şey”leri evrimleştirmeye başlayınca, doğal evrim askıya mı alındı? Tabii ki hayır.

Bu yazı 4x4'lerin doğal evrimi hakkında. Ana kural şu: Doğa bir su damlasını tasarladığı aynı mantıkla, araç üzerinde fazla olanı, gereksiz olanı, zaman içinde kendiliğinden yok eder. Üstelik bu iş için insanlara, tasarımcılara, teknolojiye, fabrikalara, maliyet analizlerine, tüketici talep formlarına gerek duymaz.

Şimdi bu da ne demek, der gibi yazıya bakıyorsunuz. Hemen net bir örnekle açıklayayım. Kendinize güzel mi güzel bir 4x4 araç aldınız. Paraya kıyıp bir dolu modifikasyon yaptınız. Hangi modifikasyonlar doğru, hangileri gereksiz anlamak istiyorsanız şöyle bir doğaya çıkın.

Önce aracınıza bir göz atalım. Siz gururla, bizse az sonra başına ne geleceğini bilerek...

Aracın tavanında delici far, üstüne sis farlar, önünde şaşaalı tamponlar, yanlarında alçak basamaklar, tepesinde araç içi televizyonunuz için uzun antenler, arkasında yere yakın römork kancaları, kapı içinde stereo hoparlörler, ceylan derisi koltuklar, kadife paspaslar, zevkinize göre renk renk sticker'lar.

Tamam mı? Tamam.

O halde deneme zamanı: Beraberce ilerliyoruz. Haff arazi, orman, ağaçlar derken sağa sola deli gibi sallanan anteniniz ilk sık çalılıklarda kırılıyor, hemen ardından trak diye bir sesle cicili bicili tepe farlarınızın birini, altından geçtiğiniz kalın ağaç dalına hediye ediyorsunuz. Alçak basamakları traşlama görevi kayalık parkurların. Bunu ya ani bir darbe ile yapıyorlar ya da sırf bu parçalardan ötürü kayalıklara sıkışıp kaldığınız için siz kendiniz söküp atıyorsunuz bu aksesuarları. Tamponunuzu dibinde bir yerde bıraktığınız ilk çamur geçişinden sonra, tekrar aracınıza binmek için hamle ettiğinizde, güzelim koltukların çamur desenini iyi taşımadığını üstelik de temizlenmediğini fark ediyorsunuz, ilk derin su geçişinde ise pahalı hoparlörlerin su altında çalışmadığını –sudan geçtikten sonra kuruduğu zaman da çalışmadığını- keşfediyorsunuz. Aracın kaputundaki güzelim çıkartmalar ise bu arada çoktan sıyrılıp dökülmeye başlamış oluyor.

Siz de –eğer akli başında bir off-road'cuysanız ya da olmak için bir arzu taşıyorsanız- ne yapıyorsunuz? Önce içinde bolca “kahır, bela, aksi, cehennem” geçen bir dizi cümle kuruyorsunuz, sonra da o fazla parçaları alıp garajınızın ücra bir köşesine atıyorsunuz. Böylece doğa-insan işbirliği tamamlanıyor.

Çünkü doğa bir yaprağa, bir balığa, bir kuşa doğal formunu kazandırdığı sabırla ve inatla ve tamamen aynı nedenlerle; bir off-road aracına da gerekli uyarılarda bulunur ve onu mükemmel formuna ulaştırır. Doğal evrim geçirmiş 4x4 araçlar hemen kendini belli eder. Doğal evrim geçirmiş 4x4 insanından da bir başka yazıda bahsederim.

teknolojiye
dost
yapar



sadece
2.5 YTL.

HAZİRAN SAYISI
BAYİLERDE
TÜKENMEDEN ALIN

Teknik özellikleri ve fiyatlarıyla karşılaştırmalı 500'den fazla teknolojik ürün

Sayfalar dolusu
son teknoloji

Dakar abonesi Pajero

Test: Derya Kızıltaş



12 nedir desem ne cevaplar verirdiniz? “11’den sonra gelen sayıdır.” Hadi canım, başka? “Hedeftir hedef, tam ortasıdır hedefin.” Seni atıcı seni, daha başka? “Bir düzinede 12 tane vardır.” Bu da ilkokulda bu konuyu yeni işlemiş kardeşimizin cevabı. Mitsubishi ailesi için ise 12 demek Pajero’nun, dünyadaki en ünlü ve en zorlu, off-road’a bulaşmış her yetişkinin içinde olmayı hayal ettiği Dakar rallisinde aldığı birinciliklerin toplam sayısıdır. Hem de son 7 kere üst üste olmak üzere. Hem de 1992, 1998, 2002 ve 2003 yıllarında kürsünün 3 kademesini de kimseye bırakmaksızın.



Bu bir tesadüf olmaz. Her ne kadar Dakar'da yarışan Pajero'lar bu iş için özel hazırlanmış olup, bizim test ettiğimiz araçtan daha farklı imal edilmiş olsalar da neticede o araçlardan elde edilen tecrübeler ve mühendislik çalışmaları bugünkü satışa sunulan Pajero'larda kullanılıyor. Bu da sağlamlık, dayanıklılık, off-road performansı konularında Pajero'yu sınıfındaki diğer araçlardan ayrı bir koltuğa oturtuyor. 20 yaşındaki '88 Pajero'ların off-road yarış parkurlarında hala koştuğunu, bir zamanlar benim de bir tanesine sahip olduğum '93 Pajero'ların sağlamlığını ve üstün off-road yeteneğini düşünersek 4. nesil yeni Pajero'nun daha teste başlamadan cepte artıları var.

Artılar cepte olmasına cepte de, arabayı ilk gördüğümde bir gözümle krom ön panjura takıldım. Panjurla aynı yükseklikte başlayıp yan çamurlukların üzerinde inceleyen biten far yıkayıcı xenon farlar, ön tampona gömülü sis farları, gövde rengindeki ısıtmalı sinyalli otomatik katlanabilen yan aynalar, 6 bijonlu 10 kollu 18 inç'lik alüminyum alaşımlı jantlar,

jantlarla aynı renkte ön lastikten arka lastiğe kadar uzayan basamağı, yine aynı renkte tavan boyunca uzanan portbagaj bağlantı çubukları, arkada stepneyi kucaklayan gövde rengindeki plaka yeriyile çok şık, görünümüyle dikkat çeken bir araçtı karşımdaki.

Diğer gözüm ise bir başka bakıyordu olaya. Arabaya önden bakınca ön takım alt noktaları alçak duruyor. 4.90 m'lik boyu uzun. Tabii ki boyu uzun olan aracın aks mesafesi de uzuyor: 2.78 m. Köprü geçişlerinde 2. sınıf araç sayılmaya 3 cm kalmış. Hele bir de 1.35 m. arka aks-arka tampon ucu mesafesi var ki, uzaklaşmalarda arkayı sürtmeden nasıl kurtaracağım meçhul. Neredeyse 1.90'lık genişliği, yine 1.90'lık yüksekliği derken köşelerden köşelere 16 m³'lük hacimle nasıl off-road yapacağız göreceğiz bakalım, hele bir yola koyulalım.

İçine uzanıp incelemeye başladığımda biraz önceki dış hacim büyüklüğünün içe ferahlık ve genişlik olarak yansıdığını görüyorum. Kafayı çevirip arkaya baktığımda arka cam

bana o kadar uzak ki, arka koltuğun arkasına istendiğinde katlanıp kendi özel yuvasına gömülebilen 3. sıra çift kişilik koltuğu, pardon çift çocukluk koltuğu koymuşlar. Böylece yolcu kapasitesi 7 kişiye çıkmış. "Ben dolmuş muyum, ne 7 kişisi?" dersiniz 3. sıra koltuğu tamamen sökülüp dışarı alarak yuvasını ayrı bir bagaj bölümü gibi kullanabiliyorsunuz.

Bagaj örtüsü bulunduğu rulodan arka cama kadar açılırken, rulo ile arka koltuklar arasındaki boşluğu da ayrıca klipsli iki parça ile kapattığımızda alt hacim dışarıdan hiç gözüküyor. Bir de arka koltuklara bineceklerin basması için araba paspasları dışında plastik basacak yeri yapmışlar ki, titiz araba sahipleri için aramakla bulunmaz güzel bir aksesuar olmuş. Arka koltukları öne katladığımızda küçük bir kapalı kabin kamyonete sahip oluyorsunuz. Koltukları tamamen geriye yatırdığınızda kamp gecelerinin iki kişilik yatak odası ortaya çıkıyor.

Yolcu tarafındaki 4, sürücü tarafındaki 5 yönlü ayarlanabilen, ısıtmalı, yüksek konumlu deri

koltuğa oturup, üzerinde müzik sistemi ve cruise control düğmeleri de bulunan 4 kolu direksiyon simidine ellerimi koyup şöyle bir baktığımda geniş ve yüksek ön cama ilaveten A sütunlarının inceliği sayesinde, yolda yürürken ne görüyorsam aynı bakış açısına sahibim. Tavan basmıyor, görüş açısı çok geniş.

Sıkışma önleyici sistemli elektrikli camların kumandaları sol ön kapağına yerleştirilmiş. Elektrikli aynaların kumandaları ise direksiyonun solunda ön konsolda yer alıyor. Aynı yerde bir de park sensörünü kapatabileceğimiz düğme var ki, özellikle römork çekerken sensörü kapatmak şart. Römork demişken çekme kapasitesi frenli römorklarda 3300 kg'ye kadar çıkabiliyor.

İki koltuk arasındaki kol dayanağı rahat edeceğinizi konuma ayarlayabileceğiniz şekilde geri geri kayarken, üst kapağı küçük eşyalarınız ve büyük eşyalarınız için iki ayrı kademede açılıyor. Direksiyona geçen hanımlar unutulmayıp araçtaki her iki tarafın güneşliğinde de ışıklı makyaj aynası standart olarak sunulmuş. Tavandaki sıkışma önleyici

sisteme sahip elektrikli sunroof o kadar büyük ki tamamen açtığınızda eğer başınızı arkaya çevirmezseniz cabrio kullanım havasını yakalayabiliyorsunuz.

Araçın içindeki diğer detayları test sırasında kullanarak incelemek üzere yola çıkıyoruz. Yolculuğumuz sırasında ön tablodaki km saati 220 kadranlı olsa da, fabrika verileri maksimum hız 177 km dese de hızı hiç fark etmeden 170 km'ye kadar çıktık. Ön tabloda km saati, aynı büyüklükte devir göstergesi ve bunların ortalarında yakıt göstergesi ve hararet saati yer alıyor. Ayrıca süper select (seçilebilir) dört çeker sisteminin konumunu gösteren ışıklı şeması da aynı tablodan takip ediliyor.

Test günü sıcak havada çalıştırdığımız otomatik klima, sağ ve sol yolcular için ayrı derecelerde ayarlanabilirken bu sisteme bağlı olarak çalışan arkadaki manuel klimanın 2. ve 3. sıralara ulaşan üfleme kanalları tavan kenarlarında yer alıyor.

Ve müzik. Arabayla yaklaşık 5 saat tepinece-

ğiz, müziksiz olur mu? Karşımıza Amerika'nın marka müzik sistemi üreticilerinden Rockford Acoustic Design tarafından Pajaro'ya özel tasarlanıp üretilen, çok kaliteli ses sunan üst seviyeli müzik sistemi çıkıyor. Radyo, mp3 ve CD çalar özellikli toplam 12 hoparlöre sahip 860 W gücündeki müzik sisteminin rock, pop, country müzik seçeneklerinden birini hangi ortamda dinlemek istersiniz? Stüdyo, club, konser salonu seçenekleri emrinizde. Kendinizi bir anda bir konser salonundaki koltukta oturuyorken veya yüksek tempoda müzikle bir diskoda tepinirken bulabilirsiniz. Sistemin anten çubuğu olmayıp anten sol arka cama rezistans gibi yapılandırılmış.

Ön konsoldaki bir üst kademeye, yol bilgisayarı ekranına geçerse çok kolay kullanılabilen sistemde saat, dijital pusula, dış sıcaklık göstergesi yer alırken değişken ekranda yakıt tüketimimizi, hava basıncını, deniz seviyesinden yüksekliğimizi, kalan yakıtla gidebileceğimiz mesafeyi, müzik sisteminin bilgilerini görebiliyoruz. Çok güzel, dokunduğunuzda yumuşak gelen deri görümlü ön konsol gövdesinin sağ altındaki kilitlenebilen torpido



gözünün içinde, araçtaki sürücü ve yolcu ön ve yan, sağ sol boy perde olmak üzere altı hava yastığından gerekiyorsa ön yolcununkini kapatma düğmesi var.

Yol dışına çıkmadan bir büfenin önünde durup soğuk bir şeyler içiyoruz. Hazır durmuşken gelin şu kaputu açalım. Görüntüye şaşıryorum. Hiçbir karışıklık yok, her şey açıkta ve çok sade. Solda kocaman bir hava filtresi, ortada kapağında yazdığı gibi common rail DI-D motor, sağda akü, önde radyatörler, yağdanlıklar, su kapları, filtreler hepsi elinizin altında gözünüzün önünde. Bir daha şaşıryorum, sol arkaya doğru bir akü daha var. Tamam benim Dodge Ram'da da çift akü var ama Pajero'da beklemiyordum. Hava emiş borusu ağzının konumuna da hayran kaldım. Kaput kapağının üst bombesinin içine gelecek şekilde yerden 102 cm yukarıda konumlandırılmış. Su geçişi için fabrika verilerinde 70 cm ile gereğinden çok tedbirli davranmışlar bence.

Sıra geldi yoldan çıkmaya ve çıktık. Stabilize yolda gazladığımızda bizi rahatsız eden iç gürültü, araziye girdiğimizde yerini, sessizliğe bıraktı. Yavaşlık ve artık sadece gaza yüklenmemiz gerektiği yerlerde motor sesini duyuyorduk. 16 valf, 4 silindirli 3200 cc'lik turbo dizel motor 3800 devirde ürettiği 170 HP güç ve 2000 devirden itibaren ulaşabildiği 373 Nm'lik torku istediğimizde inisiyatif ele alabildiğimiz spor modu da bulunan 5 ileri otomatik şanzımanla tekerleklere ilettiğinde şaşkınlıklarım devam etti.

Hani başta bir gözüm arabaya büyük, arkası uzun, hantal demişti ya, artık o gözüme inanmıyorum. 22 cm'lik alt yüksekliği ile orman içinde yılan gibi kıvrıla kıvrıla giden araç kuma çıktığında bir kertenkeleye dönüştü. 45°'ye kadar yan eğim tepelere girdiğimizde devrilmeyi aklının ucuna bile getirmeyip kendini bir yengeç gibi yan yan eğim yönüne kaydırды. Kum tepelerinden hoplarken ön ayaklarını yere koymuş; ama arka ayakları hala havadaki kurbağaları andırıyordu. 37°'ye yakın yaklaşma açısı mükemmelken, dik kum tepelerinin rampasına burun verdiğimizde 25°'lik uzaklaşma açısı sorun çıkarmazken, tepenin üst noktasında 22°'lik karın açısı alt sürme yapsa da zirveye çıktık.

Peki bütün bunları nasıl yaptık, hangi vitesleri kullandık, hangi elektronik özellikler devreye girdi? Şimdi bunlara bakalım. Süper select yani seçilebilir dört çeker sistemindeki seçeneklerimizi sıralarsak 2H konumunda arkadan itişli bir aracı şehirde kullanıyoruz. Yol şartlarında kayma, patinaj ihtimali varsa ön ve arka tork dağılımını normalde 33/67 oranlarında tutarken gerektiğinde kendiliğinden 50/50'ye kadar değişebilen 4H konumuna geçiyoruz. 4HLc konumunda ise orta diferansiyeli kilitleyerek ön arka tork dağılımını eşitliyoruz. Bu üç konum arasında 100 km hıza kadar hareket halindeyken vitesin yanındaki küçük kolla geçebilesek de 4. ve son 4LLc konumuna geçmek için durup vitesi boşa almak gerekiyor. 4LLc konumunu çok dik yerleri çıkmak veya saplanan yerden kurtulmak amacıyla





kullanırken sistem takviye vitesi yerine geçip maksimum torku üretiyor. Bitmedi, yine bu konumdayken bir düğme ile kumanda ettiğimiz arka diferansiyel kilidini devreye sokabiliyoruz ki bu kilit off-road için en can alıcı noktalardan biridir. Güç her iki arka aksa eşit dağılır, tekerleklerden biri boşa çıksa da tork öbür tekerleğe ulaşır.

Elektronik özelliklere gelince, önce yine bu son konumda kullanabildiğimiz EBAC yani motor freni destek kontrolünü ele alalım. Çok dik yokuşları kaymadan inmemizi sağlayan bu sistem 4LLc konumunda, vitesi 1'e alarak, hiç fren pedalına basmadan devreye giriyor ve savrulmadan inmemizi sağlıyor. ASTC yani

aktif denge ve çekiş kontrol sisteminde ise kaygan zeminlerde patınaj yapan tekerleğe fren uygulanarak, virajlarda her tekerleğe farklı fren kuvveti uygulanarak savrulma riski en aza indiriliyor. Bir diğer elektronik sistem EBD'li (Elektronik fren desteği sağlayan) ABS frenler ise neredeyse bu sınıftaki tüm 4x4'lerde standart olarak sunuluyor.

Test dönüşü otobanda tekrar gazladığımızda yine hiç hissetmeden 170 km'ye kadar çıktık. 0-100 km hızlanmamız 14 saniyeyi buldu ki bu süre 2300 kg'lık dizel motorlu bir araç için hiç de fena değil. Aracın bu konudaki fabrika verisi 12.9 saniye. Ön ve arkada hava kanalcıklı disk frenlerin yer aldığı, önde çift

salıncaklı arkada 4 noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi yolda sert gelip, stabilize zeminlerde iç gürültü yaratırken asıl hünerini yoldan çıkınca gösterdi. "Off-road benim kanımda var." der gibi.

Araçtan indiğimde mırıldandığımı duydum. Sanki "Sevgili mühendislerim siz benim içimi, dışımı ne kadar güzelleştirip, lüks otomobil sınıfından ne kadar ilaveler yapsanız da, 4x4'ünü daha çok şehirde kullananlara pazarlama şansınızı arttırmaya çalışsanız da ben off-roadçu doğdum, off-roadçu öleceğim" der gibi.

İngiltere' den Dünyaya Açılan Haber Penceresi

www.haberindex.com



Her saat başı güncellenen ve İngiltere gündemi ile
yoğrulan haber merkezi...

Dünya nabzını elinde tutan İngiltere gündemini
takip eden tek Türk haber merkezi...

Türkçe'yi Türkçe gibi kullanan, haberi haber gibi
veren ve yorumu yorum gibi yapan haber merkezi...

Ayrıca;
İNGİLTERE'DEN İNTERNET ÜZERİNDEN İNGİLİZCE VE TÜRKÇE
YAYIN YAPAN İLK VE TEK TELEVİZYON KANALI...

www.tivi1.com / www.londratv.com

Canlı yayınlar, haberler, özel programlar ve tanıtımlarla kendinden
söz ettiren tek Türk internet televizyonu...

Takla takla üstüne...

Ayşin Uysal
Fotoğraflar: SZR



Senelerdir, Goodyear Wrangler Cup'ların hep yağmur fırtına içinde koşulduğunu, hatta İstanbul'a bir damla yağmur yağacaksa onun da yarışın olduğu yere düştüğünü uzun uzun anlatıp durduk ve olan oldu sonunda. Yağmurumuza, çamurumuza nazar değdi. Sonuç: Kupkuru bir yarış günü. Gerçi bazı gözlemciler bunu nazara değil yaz şartlarına ve genel küresel ısınmaya bağlıyorlar ama elden ne gelir? Aslında yarış alanı çevresinde yoğun bir su ortamı vardı ama yağmur bulutu değil deniz biçimindeydi, yarışçıların işine yaramadı (yarış sonrası gidip kendilerini buz gibi lacivert sulara atanların dışında)



3 Haziran'da İSOFF tarafından Şile Kumbaba'da hazırlanan parkurda koşulan 2007 Goodyear Wrangler Cup'ın bu ikinci ayağı her seferinde olduğu gibi, giderek artan bir heyecan içinde geçti. İlk turda kura ile eşleşen yarışçılar, tur atladıkça etap zamanlarına göre eşleştirilip, denk rakiplerle start aldıkları için seyirciler turlar ilerledikçe daha mücadeleci, daha hırslı, daha heyecanlı karşılaşmaları izleme şansını yakaladılar. Elenip seyircilerin arasına katılan yarışçılar da genel tezahürata katkıda bulunup sayıları giderek azalan yarışçı arkadaşlarını desteklemek için ellerinden geleni yaptılar. Sürprizler oldu, en güçlü yarışçılar en başlarda elendi, en beklenmedik yarışçılar daha iyi zaman yaptılar, bu sürprizler de yarışın genel heyecanını arttırmaktan başka sorun yaratmadı. Sonunda kupalarını almak ve şampanyalarını patlatmak için ortaya geçen yarıştakinden tamamen farklı üç pilot çıktı ve coşku ile alkışlandı.

A Parkuru 870 metre, B Parkuru 970 metre uzunlukta idi. Her etapta yarışçılar toplam 3.7 km aldılar. Geçen yarışta çok takla attıran ters viraj geçişini bu yarışta kullanmayan İSOFF, yine de adam yiyen birkaç viraj bırakmayı ihmal etmemişti.



Yaz geldi parkurları böcekler bastı

Yarışın ilk sürprizi börtü böcek sınıfındandı. Ama bu böcek vızıldamayıp homurdanıyor ve dört çeker zıplayıp duruyordu parkurda. Levent Uysal'ın Sachs sponsorluğunda hazırladığı, Niva motoru ve yürür aksamı ile desteklediği Anadol Böcek, henüz tam tamamlanmamış olsa da, yarış hayatına Wrangler Cup ile merhaba dedi ve ilk adımlarını parkurda attı. Yürümeyi öğrendiğine göre sırada koşmayı ve uçmayı öğrenip güzel bir yarış aracı olarak kariyerine başlaması var.



Yarışın diğer ilgi çekici iki aracı, iki buggy de bazı yapısal ve estetik değişimler geçirmişlerdi geçen yarıştan bu yana. Selçuk Akkafa buggy'sini baştan sona elden geçirirken, Can Tahincioğlu'nun parlak turuncu renkli buggy'si, yeni imajı ile göz kamaştırıyordu. Diğer pilotlar araçlarında radikal değişiklikler yapmamış sadece -iki yarış arasında vazgeçilmez olduğu gibi- sağlarını sollarını, zayıf noktalarını elden geçirmekle yetinmişlerdi.

Yarışçılar aynı anda ikili start alıp, farklı uzunluk ve karakterlerde yan yana başlayıp farklı yönlere ayrılan, sonra da bir alt/üst köprü geçişi ile kesişen iki parkurda yarışacaklar, her tur sonunda start noktasında diğer parkura geçip yarışı sürdüreceklerdi. Her etabın sonunda her yarışçı tüm iki parkuru 2 tur geçiş olacak, etap sonunda zamanlarına göre yapılan sıralama ile bir üst tura geçip geçmediği belli olacaktı. 5 Tur sonunda yarışın galipleri kürsüye çıkacaktı.

İlk tur için kura çekildi ve yan yana start alacak yarışçılar belli oldu. İlk kalkış oldukça adaletsiz görünüyordu. Yılların şampiyon off-road'cusu ve yarışın favorilerinden Kenan Çarpışantürk yeni bir yarışçı ile Siret Derman ile start alacaktı. İki yarışçı yeşili beklemeden, kırmızı ışıklar yanar yanmaz start aldılar. Hatalı kalkış için kalkan kırmızı bayrakları da görmeden parkurda tam gaz ilerlemeye koyulan yarışçılar güç bela tekrar start noktasına getirildi. Herkes bu kalkışın sonucundan emindi, ama klasik off-road sürprizleri ilk adımda kendini gösterdi. Amortisörlerindeki sorun daha ilk turda Çarpışantürk'ü yolda bıraktı. Derman ise G.Vitara'sı ile bu kalkışta önde finiş görse de yaptığı zaman tur atlama-sına yeterli gelmedi.

Anonsu yapacak arkadaş yarışıyor

İkinci kalkışta Land Rover'i ile Hüseyin Akbulut ve Lada Niva ile Kamil Demirci eşleşti. Akbulut aracını fazla zorlamadan 5.55'lik zamanla finişe önde gelmeyi ve tur atlama-yı başardı. Demirci elendi. Üçüncü kalkışta, yarışın sunucusu olan Levent Uysal izleyicilerden izin isteyip start aldı. Bir gün önce yarışabile-







cek hale getirdiği Böcek ile daha deneme bile yapmadan start alacağı için oldukça heyecanlıydı. Yanında Jeep CJ7 ile Alper Küçükengin yer aldı. Karbüratöründe sorun yaşayan böcek Uysal'ı istediği hızda finişe getiremedi. İki yarışçı da tur atlayamadılar. Bu yarışın en komik diyalogu ise görevliler ve Jandarma arasında geçti. Jandarma yanlış park eden bir araç için anons yapılmasını istediğinde, görevli, "az bekleyin, anonsu yapacak arkadaş yarışıyor, çıkınca yapar" dedi.

Dördüncü kalkışta Güneş Top Pajero'su, Benan Engin Range Rover Classic ile start aldı. Top fazla zorlanmadan tur atarken Engin elendi. Ama Range Rover'in başına gelecekler burada bitmedi. Yarış sonrası Range Rover ile parkuru denemek isteyen bir grup amatör sürücü yarış işinin dışardan görüldüğü gibi olmadığını attıkları sert bir takla ile anladılar. Bu işte suçu olmayan araç ise çekiciye yüklenmek üzere mahzun mahzun kenara atıldı. Sıradaki kalkış, Buggy ile Selçuk Akkafa ve Grand Vitara ile Ali Doğaner seyircilerin ayakta izlediği harika bir mücadele oldu. Her turu başa baş tamamlayan iki yarışçı arasından Akkafa salise farkı ile finişe önde geldi. İki yarışçı da tur atladı.

Son Samurai

Altıncı kalkışta iki farklı Jeep vardı. Cemil Isıkçı Jeep Wrangler ile Bayram Eyri Jeep CJ8 ile start aldı. Isıkçı finişe önde geldi ama iki yarışçı da tur atladı. Yedinci kalkışta ise iki Suzuki vardı: Yarışlardaki son Suzuki Samurai ile Nihat Keskin ve Vitara ile İbrahim Bükücü karşı karşıya geldi. İki yarışçı da tur atladı. 8. Kalkışta Grand Vitara ile Reşat Nuri Türkeli ve Jeep CJ7 ile Tamer Kızıltan start aldı. İki yarışçı da tur atlayamadılar. 9. Kalkışta iddialı isimlerden Erkan Birinci G.Vitara, Orçun Koç Nissan ile start aldılar. Birinci, yarış önde tamamlarken Koç da yaptığı zamanla tur atlamayı başardı. 10. Kalkışta ilginç buggy'si ile Can Tahincioğlu klasik Jeep CJ5 ile Murat Taşlıdağ ile start aldı. Tahincioğlu etaptaki en iyi zamanı da yaparak önde bitirdi yarış. 5.44. Taşlıdağ tur atlayamadı.

Tekin(siz) Biraderler

11. Kalkışta aralarında akrabalık bağı olmayan iki Tekin start aldı. G.Vitara ile Saim Tekin ve Jeep Cherokee ile Ufuk Tekin. Ancak iki yarışçı da deli sürüşleri ve taktaları ile meşhurdu. O nedenle bu kalkış merakla beklenen bir olay oldu. Yarışçılar bu tur takla atmamayı seçtiler, baş başa götürdükleri yarış Saim Tekin önde tamamladı. İki yarışmacı da tur atladı.

12. Kalkışta, Vitara ile Semih Ülker ve Jimny ile Tuğsan Moral yan yana geldi. Ülker'i süzen start hakemi, bize dönüp "hatalı kalkış geliyor, hazır olun" uyarısını yaptı, 5 saniye sonra Ülker gerçekten kırmızılar sönmeden kalkarak deneyimli hakemi doğruladı. İki yarışçı da tur atlayamadılar. 13. Kalkışta (13 sayısının da desteği ile) yarışın ilk taklasını gördük. Bu, aynı zamanda etaptaki tüm yarışçıların takla attığı bir etap olarak Wrangler Cup tarihine geçti. Bir dakika ara ile önce

Kubilay Tüfekçi'nin Vitara'sı ardından Arman Özdemir'in Vitara'sı takla attı. Tabii ki iki yarışmacı da turu geçemedi. Son kalkışta ise Jeep CJ7 ile Sadık Vefa ve Pajero ile Hüseyin Afşar start aldı. Yarışçıların ikisi de tur atladı.

İkinci turda, en kötü zamandan en iyi zamana doğru sıralanan liste ile ilk 16 pilot eşleşip yarışa devam etti. İlk kalkışta Tuğsan Moral ve İbrahim Bükücü yarıştı. Moral lastik patlatıp yarışı terk ederken Bükücü 5.59 derecesi ile elenmekten kurtulamadı. İkinci kalkış, Ali Doğaner ve Orçun Koç'ta ise Koç takla atarak yarış dışı kaldı. Doğaner 5.54 derecesi ile tur atladı. Üçüncü kalkışta Hüseyin Afşar ve Selçuk Akkafa yan yana geldiler. Devamlı kaputu açılan Afşar randımanlı gidemezken, Akkafa 5.53 ile tur atladı. Dördüncü kalkışta Hüseyin Akbulut ve Nihat Keskin start aldı. 6.04 ile Akbulut yarışa devam etme hakkını kazanmazken, Keskin 5.51 ile tur atladı. Beşinci kalkışta Bayram Eyri ve Ufuk Tekin eşleşti. Eyri önce hatalı kalkışla başladı, ardından lastik de patlatınca yarışı terk etmek zorunda kaldı. Viraj demirini koparan Tekin ise aracını yolda tutamayınca elenmekten kurtulamadı. 6. Kalkışta Saim Tekin ve Sadık Vefa yarıştılar. Tekin 5.41 ile Vefa 5.46 ile tur atladı. 7. Kalkışta Cemil Isıkçı ve Güneş Top başa baş bir mücadele izlettiler bize. 1 saniye farkla önde bitiren Top 5.39 ile Isıkçı 5.40 ile tur atladı. Son kalkışta bir önceki etap en iyi iki dereceyi yapan Erkan Birinci ve Can Tahincioğlu eşleşti. Heyecanlı yarışta Tahincioğlu son anlarda aracıyla oluşan mekanik arıza nedeniyle yarışı tamamlayamadı. Birinci 5.54 ile tur atladı.

Şaşı bak şaşır araçlar

Üçüncü tur Çeyrek Final heyecanına 8 pilot kaldı. İlk kalkacak iki araç yan yana gelince seyirciler çift görme sendromuna kapıldılar. Birbirinin aynısı renklere boyanmış iki G. Vitara, şaşı bak şaşır bilmecelerindeki görüntüleri hatırlattı. Erkan Birinci ve Ali Doğaner mücadelesinde Birinci tur atlamayı başarken Doğaner elendi. Birlikte start alan Nihat Keskin – Selçuk Akkafa'dan Akkafa kalkışı 1 saniye önde tamamladı. Saim Tekin – Sadık Vefa eşleşmesinde ise tur atlayan 5.37 ile Tekin oldu. Güneş Top – Cemil Isıkçı 5.48 ve 5.46 zamanları ile tur atladılar.

Dördüncü turda artık en hızlı dört pilot karşı karşıya geldi. Erkan Birinci, iş ortağı Saim Tekin ile start aldı. Köprü altı geçişinde geçite çarpıp, arka stopunu kopartan Birinci, çıkışta da virajda iki teker üzerinde taklaya yakın pozisyona gelince zaman kaybetti ama yine de yaptıkları zaman her iki pilotu da Finale çıkartmaya yetti. Cemil Isıkçı – Güneş Top mücadelesinde ise Top yarış önde tamamlayarak üçüncülük kupasına hak kazandı. Final'de kıran kırana geçen mücadelenin ardından Saim Tekin beklenen taklasını atmadı ama yoldan çıkıp bir ağaca çarptı ve yarışı noktaladı. Birinci, birincilik kupasını almaya hak kazandı. Tekin ikinci oldu.

Kupkuru geçen günün ardından yarışçılar ve seyirciler ve görevliler, şampanya yağmuru ile serinledi, ardından da denize koştular.



Honda Cup'da tecrübeyle birlikte çekişme de artıyor

Honda Cup'ın üçüncü ayağı 10 Haziran Pazar günü İzmit Körfez pistinde koşuldu. CBR125 Cup' ta üçüncü yarışı Fatih Özdemir birinci, Muammer Zeybek ikinci ve Şenol Ak ise üçüncü olarak bitirdi. Buna göre Genel Klasmanda Fatih Özdemir 70 puana çıkarken, ikinci Muammer Zeybek 65 puan ve Şenol Ak ise 48 puanla üçüncülüğteki yerini korudu. Kısaca bu üçlü ilk üç yarış sonrası podyuma ambargo koymuş ve aralarına sanki başkalarını istemiyormuşçasına yarışıyorlar.

CBF 250 Cup'ta da geçen yılın şampiyonu Mehmet Öztürk bu yıl ilk birinciliğini alarak hem moral hem de Genel Klasman liderliğine yükseldi. Yarışı birinci olarak bitiren Mehmet Öztürk bu birincilik ile puanını genel klasmanda 61'e çıkararak liderliğe yükseldi. Yarışın ikinciliğini ise Çorlu'dan gelen Güner Hatipoğlu elde etti. Üçüncü ise geçen yarış birinci bitiren Gökhan Konşuk'du. Buna göre Mehmet Öztürk'ün arkasından sıralama ise 58 puanla Sarp Can Sakız ve 54 puanla Gökhan Konşuk oldu.

Yaklaşık iki aylık bir tatile giren Honda Cup'ta heyecana ara verildi ama ikinci yarıda adrenalini artacak ve gençlerin çekişmeli yarışları bizlere olduğu kadar izleyenlere de zevk verecek gibi gözüküyor.



**“gündüz yarış gece davet” tarzı
4x4 pick-up'lara iyi bir örnek
Isuzu D-Max**





4x4 Pick-up'lar ilk tasarlandığında bu araçları ağır iş koşullarında kullanmak isteyen tüketicilere hitap ediyorlardı. Tasarımları, ve performansları da, konforu değil kullanılabilirliği hedefliyordu. Sonra moda değişti her şey alt üst oldu. 4x4 Pick-up'lar – ya da yeni terminoloji ile SUT (Sport Utility Trucks)- artık gücü sadece aracı kullanırken hissetmeyi değil, etrafa da göstermeyi seven farklı bir grubun arzu nesnesi haline geldiler. Tabii ki bu araçları hala arazide iş yapmaları gereken inşaat şirketleri, maden şirketleri, dağ tepe dolaşan orman ve servis şirketleri alıp tepe tepe kullanıyorlar. Ama artık SUT'ler çamurlu giysilerinden bir yıkamada kurtulduktan sonra, koyu renk giysileri ile gece davetlerine gitmek için hazır hale gelmeyi öğrendiler. Tıpkı sahipleri gibi.

Yeni test aracına yeni lastikler

Aracımız 3000cc otomatik vites Yeni 4x4 Isuzu D-Max'ın testini bu kez farklı bir şekilde yapmaya karar verdik. İzmir'deki yarışa gitmek için uçak biletlerimizi bir kenara iterek D-Max'ımızın direksiyonuna geçtik. Hem İstanbul-İzmir arası uzun yolda aracın yol performansını, hem de İzmir'de off-road yarış parkurlarında yol dışı yeteneklerini görmeyi istedik. Aracı yol ve yoldışında aynı rahatlıkla kullanabilmek için önce nicelik olarak ufak ama nitelik olarak çarpıcı bir değişiklik yaptık ve yola çıkmadan D-Max'ın standart

lastiklerini 245x70x16 Pirelli Scorpion AT/R ile değiştirdik. Acıbadem Tosun Serviste gerçekleştirdiğimiz lastik değişiminden sonra aracımız hak ettiği yırtıcı görünümü alınca hemen yola koyulduk.

D-Max ile ilgili ilk sorumuzu aracı yüklerken yaşadık. Aslında bu D-Max'ın değil tüm pick-up'ların sorunu. Profesyonel amaçlı kullanılacaksa aracın 980 litrelik arka bagajı yükleme için yeterli. Ama gezide ya da şehir içi kullanılacaksa arka bagajı bu iş için tasarlanmış hard-cover bagaj kapağı sistemleri ile kapatmadan eşya taşımanız olanaksız. Tabii bagajı branda ile kaplayıp, elastik bağlarla deli bağlar gibi bağlayıp, her duralamada en ufak bir eşyaya ulaşmak için bu bağları teker teker açmak istemiyorsanız. Sonuçta bir el çantası, kask ve yarış gereçlerinden oluşan yükümüzü Isuzu D-Max'ın geniş arka koltuklarına yaymak ve yol boyunca aracı 2 kişilik kullanmak zorunda kaldık.

Eskisinden daha çekici ve daha güçlü

D-max'ımız görüntüsü ile sabahın erken saatlerinde bile gözleri üstüne çekmeyi bildi. Hemen bakalım neler değişmiş: Aracın bakışları değişmiş önce. Ön farlar ve tampon yapısı, sis farları, ön kaput üzerindeki hava alğının görünüşü, dışa çıkıntılı köşeli çamurluklar araca hemen enerjik ve duruma hakim bir görüntü sağlıyor. Bu görüntüye güvenebilirsiniz.

Aracımızın içinde ise konfor hakim. Biliyorsunuz, uzun yol sürüşünde aracın iç konforu ve ergonomik olup olmaması çok önemli. Koltuk yerleşimleri, ayarları, arka koltuk mesafesi, ön konsol ve araç içi eşya gözlerini uzun yol beklentisi ile inceliyoruz. Sonuç olumlu.

Aracımızda cruise control, elektronik aydınlatmalı göstergeler ve Navigasyon sistemi var. Ama ufak bir sorumuz var. Opsiyonel olarak yerleştirilen Navigasyon sistemi henüz bizi bir yere götürebilme becerisinden yoksun. Gidiş yeri olarak Urla yazdığımızda bizden inatla sokak adı ve numara istiyor, bu bilgiler olmadan bize İstanbul'dan Urla girişine kadar rehberlik etmeyi reddediyor. Ama aynı sistem dönüştürme ev adresimizi girdiğimizde evin önüne kadar hatasız götürdü bizi. Bu sistemin Türkiye'de yerleşmesi ve Avrupa'daki gibi güvenilir hale gelmesi için yoğun veri girişlerine ve sistem ayarlamalarına gerek var gibi görünüyor. Sorunun bir diğer yönünü aracı bana teslim eden yetkili çitlatmıştı ama o sırada anlam verememiştim. Radyoyu bulamadığını söylemişti. Aslında tam doğru değil. Radyo var, ama Navigasyon cihazının kumandaları içine sıkışmış. Sistemin birbiri içine geçmiş komutları arasından, radyo fonksiyonlarını bulmayı, kanal seçimi ve kaydı çözmeyi ancak dönüştürme başarabildik ve araçta bulunan kalın ciltli radyo kullanım kılavuzunun nedenini de böylece anlamış olduk.



Yolda aracın hafif homurtusunu duymak için dayanamayıp ara ara camı açtım, çünkü gerçekten güven veren keyifli bir motor sesi var D-Max'ın ve içerden duyulmuyor. Uzun yolda sessiz ve rahat bir araç. Çevreci 3.0 litrelik turbodizel motoru eskisine oranla daha güçlü ve torklu. Bir önceki modeli kullandığımda en büyük eksisi, özellikle off-road şartlarında yetersiz kalan motoruydu. 3.0 litrelik motor artık 130 HP değil 163 HP güce ve 333 Nm torka sahip. 3.0 dizel motor seçeneği sadece otomatik şanzımanla sunuluyor. Benim gibi manuel şanzımandan hoşlananlar 2.5 litrelik motoru tercih etmek zorunda. Ama uzun yolda bu performansta bir aracı otomatik şanzımanla kullanmak zevkli. Özellikle yakıt tüketimi olarak da baktığınızda, gazla iflas edeceğinizden korkmadan rahat basabilmek –radar noktalarına dikkat ederek tabii ki- güzel.

Pirelli Scorpion AT/R'lerin yol performansı
Yoldaki rahat sürüşümüzün bir nedeni ise seçtiğimiz lastikler. Yeni Scorpion ATR, Pirelli'nin piyasada kendini kanıtlamış Scorpion A/T'yi temel alarak geliştirdiği bir ürün. Özellikle SUV ve SUT'lerde kullanılmak için tasarlanan Scorpion AT/R, bu araçları ağırlıklı olarak şehirde ve gerektiğinde yol dışında kullanmayı tercih eden yeni tüketici kitlesinin beklentilerine uygun olarak, asfalt yolda sessiz sürüş sağlayan, konforlu ve yüksek hız kapasitesi sunan bir 4x4 lastik. Aşırı sıcağa rağmen yolda da, sonrasında ağır parkurlara girdiğimiz Urla'da da Scorpion'lar gerçekten

iki farklı yol sürüş şartına da uygun olduklarını ispatladılar.

D-Max yarışta görev aldı: Komiserler Kurulu resmi aracı oldu
İzmir'e ulaşıp, Navigasyon aletimize inat kendi başımıza Urla'yı ve yarış yerini bulduktan sonra bizim D-Max ekibinin yolları ayrıldı. Birimiz yarış antrenmanı için kendi yarış aracına doğru yöneldi, diğeri de organizasyonda ani beliren Komiserler Kurulu aracı gereksinimine hevesle cevap verip, etap kontrol görevi için kendini parkurlara attı. 4 kişi bindiğimiz D-Max, toprak yollarla başlayıp, orman içi yangın yolları ile çeşitlenen yarış parkurunu zevkle aştı. Sanırım arada derece yapmış da olabiliriz, ama resmi start almadığımız için bunu tescil ettirmemize olanak yok. Üstelik ara ara yarış notlarında olmayan dik –işin gerçeği dimdik- çıkışlara çıkıp inme işini de yapıyorduk. Off-road sürüşünde, aracın artan gücünün olumlu etkileri daha net ortaya çıktı. Elektronik olarak 4x2 konumundan 4x4 konumuna ve 4x4 low konumuna geçen D-Max'da elektronik olarak devreye giren kısmi kilitli tip diferansiyel ve dik çıkışlarda aracın geri kaymasını önleyen sistem bulunuyor. 3rd düğmesi ile kumanda edebileceğiniz sistemle en çılgın tırmanışlarda bile yarı yolda durup tekrar güvenle kalkabilirsiniz. Biz denedik oldu.

D-Max ile tüm off-road parkurunu yaptık
Sonra D-Max'ı Seyirci Parkuruna soktuk. Köprülerin üstünden geçirdik, iri kayaların

toprağa gömülmesi ile oluşturulmuş engelleri geçtik, aracın 225 mm'lik yerden yüksekliği ve 4L konumu bu engelleri rahatça aşmamızı sağladı. –bu engeller için lastiklerimize de bir teşekkür borçluyuz- Sonra kuyu engeline girdik. Yani 5 metre derinliğinde 10 metre genişliğinde kazılmış bir çukura. Aracın açılarını denemenin zamanıydı. 34.6 derece yaklaşma, 23.3 derece uzaklaşma ve 49 derece yan eğim açılara sahip D-Max'ta bizi tek durduran arka basamaklar oldu. Ciddi off-road beklentisi olan kullanıcıların arka bagaja rahat ulaşmak için yerleştirilen bu basamaklardan vazgeçmeleri gerekiyor. Bir de kullanıcıların Isuzu D-Max'ın tüm bu konforlu hobi aracı özelliklerine rağmen aslında bir 4x4 yük aracı olarak tasarlanmış olduğunu unutmamaları gerekiyor. Yüke göre tasarlanmış süspansiyon sisteminde arkada kullanılan yaprak yaylı süspansiyonlar, özellikle sert engellerde arkada bulunan yolcuların emniyet kemeri takmasını gerekli kıyor.

Sonuç

Yeni Isuzu D-Max ile yaklaşık 1100 km yol ve 150 km off-road koşullarında 5 gün geçirdik ve aracın tam gerektiği gibi iki dünya arasında –maceracı outdoor dünyası ve çekici şehir dünyası- geçiş yapabilen bir 4x4 olduğuna karar verdik.

Hemen belirtelim 33.516 YTL'den başlayan D-Max'ın fiyatı 3.0 litrelik motoru, otomatik şanzımanı ve 4x4 versiyonuyla birlikte 54.471 YTL'ye kadar çıkıyor.



Motor	
Tip	3.0 lt Common Rail Turbo Dizel Intercooler, 4 silindirli doğrudan enjeksiyon DOHV
Silindir hacmi (cc)	2999
Silindir çapıxstrok (mm)	95.4x104.9
Sıkıştırma oranı	17.5
Max güç (hp/dd)	163/3600
Max tork (Nm/dd)	333/1800-3200
Şanzıman	
Tip	Otomatik 4 ileri 1 geri
Diferansiyel oranı	4.100
Yüksek vites oranı	1.000
Düşük vites oranı	2.482
4. vites oranı	
Süspansiyon ve Frenler	
Ön süspansiyon	Bağımsız salıncaklı torsiyon çubuklu
Arka süspansiyon	Yaprak yay
Ön frenler	Hava kanallı disk
Arka frenler	Kampana
Lastikler	245/70R16
Ağırlık ve Kapasiteler	
Max yüklü ağırlık (kg)	2.950
Boş ağırlık (kg)	1.970
Yakıt depo kapasitesi (ltr)	76
Boyutlar	
Uzunluk x genişlik x yükseklik (mm)	5.035x1.800x1.735
Dingil mesafesi (mm)	3.050
Yerden yükseklik (mm)	225
Ön teker iz genişliği (mm)	1.520
Arka teker iz genişliği (mm)	1.525
Açılar	
Yaklaşma açısı (derece)	34.6
Uzaklaşma açısı (derece)	23.3
Max yan eğim açısı (derece)	49



Tüm off-road camiasına duyurulur İzmir’li off-road’cular uyandı

Ayşin Uysal

İzmir Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü’nün adını ilk kez 2 sene önce dergiye gelen bir yazı ile görmüştüm. Yeni oluşan grup olarak kulüp kurmaya hazırlanmalarını söylüyor ve gezilerinden bahsediyorlardı. Sonra kelimenin tam anlamı ile ortadan kayboldular. Biliyorum İzmir, kızları ve insanı rehavete sürükleyen iklimi ile meşhur, ama off-road’cularına ne oldu dedim kendi kendime. Yoksa kızları ve insanı rehavete düşüren iklimi off-road hevesini öldürüyor mu derken İzmir “ben buradayım” dedi ve ilk Mahalli Off-Road yarışı için davetiyeler yollamaya başladı. Bu İzmir’in uyanışının yazısıdır.

İZDOFF’un 15-16 Haziranda Urla yöresinde gerçekleştirdiği ilk yarışta birçok off-road kulübü geleneksel off-road dayanışması uyarınca, destek için İzmir’e koştı. Kimi teknik ekibini getirdi, kimi deneyimini, kimi yarışçılarını, kimi hevesini. İSOFF neredeyse tüm kadrosu ile İzmir’deydi. Hava daha sıcak, deniz daha mavi ve insanlar daha bronz olmasa, bir de son 6 saatimi İstanbul’dan buraya gelmek için harcamamış olsam, İstanbul yarışlarının birinde olduğumu sanabilirdim kolayca. İZDOFF’un nazik daveti ve yarışçılara araç nakliyesi konusundaki desteği, farklı kulüplerden bir çok yarışçının katılımını sağlamıştı. Sonuçta bir Mahalli Yarış için rekor sayılabilecek bir start listesi oluştu. İthal yarışçıların dışında İZDOFF ve kardeş kulübü Denizli Off-Road Kulübü’nden katılımcılar da start aldı.

Organizasyon ve ekipler bir Türkiye Şampiyonasına yakışır ağırlıktaydı ama yine de yarış, İzmir’in havasına uygun bir şekilde eğlenceli ve katı ciddiyetten uzak bir mahalli

yarış rengini de taşıyordu. Özellikle bu yarış için pilotların co-pilot olarak eşlerini tercih etmeleri, hatta kendileri co-pilot koltuğuna oturup direksiyonu eşlerine teslim etmeleri renkli, karma ve alışılmadık bir yarış ortamı ortaya koydu. Pilot ve co-pilotlardan 11’inin bayan olması ileriki dönemlerde kadınların sol koltuğu eninde sonunda ele geçirecekleri görüşünü oluşturdu. İstanbul’dan 20 ekip gelirken, Ankara 3, Adana 3, İzmir 3 ve Denizli 1 ekiple yarışa katıldı.

ARKAS, ÖZGÖRKEY, TİTUS sponsorluğunda gerçekleştirilen bu organizasyonda, ekipler Cuma günü teknik ve idari kontrol ve antrenman turları için yarış sahasına gelmeye başladılar. Genel istek üzerine Komiserler Kurulu aracına dönüştürülen Isuzu D-Max ile parkurları ikişer kez geçtik.

Parkur ilgi çekiciydi ve bir sürü ekip her tarafı bantlarla düzenlenmiş orman parkuru içinde kaybolmayı başardı. Gerçi “Yol notunu takip



etmiyor musun?” diye sorulduğunda “Hangi yol notu?” diyen ekipler var oldukça, bu tür kaybolmaların sık sık yaşanacağı kolayca anlaşılır bir şeydi. Yine de görevli aracımızın lastiği patladığı için durduğumuzda (lastik yanığının içine ağaç dalı saplanmıştı) yanımızdan çeşitli yönlerde kaşları çatık yolu bulmaya çalışarak geçen araçların çokluğu, yeni co-pilotlarımızın uyum sağlama çabaları olarak yorumlandı.

Yarış içi bir laz anekdotu

Bu arada lastiği takmak için krikoyu kullanan ve laz olmayan görevli arkadaşımıza, laz olan bir arkadaşımız krikoyu yeterince kaldırmadığı konusunda bir uyarı yaptı. Laz olmayan arkadaşımız uyarıya aldırmamayı seçti, ama lastiği yerine oturtmaya kalkışınca laz arkadaşın haklı olduğu anlaşıldı. Laz olmayan arkadaş krikoyu kaldırmaktansa lastiğin altını kazarak lastiği yerine yerleştirme işlemini tamamlamaya karar verdi, ama bu kez de laz arkadaş fazla kazdığı yönünde uyardı. Yine haklıydı tabii. Laz olmayan arkadaş bunun üzerine ne yaptı dersiniz? Kazdığı toprağın bir kısmını lastiğin altına geri koydu. İnanılmaz, ama sonunda lastik yerine takılabildi. Sonunda laz'lığın bulaşıcı olduğuna ve laz olmayanların laz pilotlara co-pilotluk yaparken bunu göze almaları gerektiğine karar verdik.

Cuma günkü antrenmanların ardından Cumartesi sabahı Urla belediyesi önünde verilen Seremoni Start'ının ardından yarış başladı.

Yarısta 10 Suzuki, 9 Jeep, 5 Mitsubishi Pajero, 1 Land Rover, 1 Range Rover, 1 Daihatsu ve 1 Anadolu Böcek görünümülü Niva start aldı.

Yarış 3 ayrı parkurda, dördü orman biri kapılı olmak üzere 5 etaptan oluşuyordu. 68 km uzunluğundaki parkur kadar gölgede 35 dereceyi aşan sıcak havanın da ekipleri zorlayacağı kesindi. Orman etapları aşırı kuru ve toz içinde yangın yollarından oluşurken, bazı noktalarda bilinçli ya da bilinçsiz kestirmeleri önlemek için CP (Kontrol noktaları) ve orman içinde araçları takip etmek için telsizli sektör noktaları konuşmuştu. Seyirci Parkuru ise dimdik tepelikler halinde bamplar, giren araçların birden gözden kaybolacağı derinlikte su kanalları, balçık çukurları, iri kayalardan oluşan geçitler ve köprü geçişleri ile eğlenceli olacaktı. Kapıları sıra ile geçen ekipler 21. kapıdan sonra tekrar aynı parkuru yapacak, sonra orman içine doğru devam edeceklerdi. Bu etapta yarışçılar 2 dakika ara ile start alıp etaba girdiklerinden sık sık aynı anda etapta 2-3 yarışçısı bir arada izleyebildi seyirciler. Yeni start alan yarışçının etaba dahil olduğu, bu arada bir önceki yarışçının etabı turladığı giriş anlarında, engele ilk girmek için kıyasıya mücadelelere de tanık olduk. Özellikle aynı anda engele hamle eden Ümit Uyar ve Güneş Top'un çekişmesi heyecanlı alkışlarla karşılandı. Ümit Uyar bir tank görünümülü Jeep'inin de verdiği güvenle hiç hız kesmeden engele önce girdi.



Şüphesiz her yarışta olduğu gibi bazı ekipler daha şanssızdı. 14 kapı numaralı Zafer İşeri – Tülay İşeri sadece 30 metre yarışabildi. 26 kapı numaralı Özcan Yakup – Osman Sarı 2. Etapta üstelik FF'e geldiklerinde takla attılar ve ön camı orada bıraktılar. Ekip yarışın devamını ön camsız ve kaynakçı gözlükleri ile bitirdi. İzmir'den katılan ev sahibi takımlardan 31 numaralı ekip 1. etapta kayboldu. Aydoğın Karaoğlu ve Arif Akgün'den oluşan ekibin izini bulmak için orman içine yerleştirilmiş tüm sektörlere telsiz anonsu yapılarak aracın önlerinden geçip geçmediği araştırıldı. Telsizimizden takip ettiğimiz konuşmalar genelde eğlenceliydi.

*Komiserin sesi: 31 numara hangi sektörlerden geçti, rapor verin.
Bir cızırtı, ardından heyecanlı bir ses: Buradan*

*geçti.
Komiserin sesi, bu kez tane tane ve aşırı bir sakinlikle: 'O-ra-sı' ne-re-si?*

31 numara sonunda bulundu ve etabı tamamladı. Ama Seyirci Etabında start'dan bir heves çıkıp, daha bismillah 1 numaralı kapıyı bulamayınca yine kayboldu. Biraz sağ sol yaptıktan sonra sağ taraflarında kapıyı görüp oraya hamle ettiler ve 2. turunu yapan 30 numaranın önünü kestiler. Kornalar arasında sakin sakin ilerlemeye başlayan 31 numara, 30 numaranın saçlarının bir yarışta ağarmasına neden oldu sanırım. 30 numarada Adana'dan yarışa katılan Şemsettin Erdoğan – Dündar Aydın ekibi, 3. engelde 31 numaralı ekibi geçmeyi başardı. Ama seyircilerden gelen yorumlara göre 31 bundan şikayetçi olmadı, hiç değilse önünde yolu gösterecek bir







aracın varlığı içlerini rahatlattı. TRT 1 tarafından canlı yayınlanan Seyirci Etabında 6 kapı numaralı Nihat Keskin – Selçukhan Altınordu ekibi araçlarını köprüden aşağı düşürdüler. Çekilerek kurtarılan ekip hızla yarışa devam etti. Bu arada sileceği çalışmadığı ve ön cam çamurlanırsa yarışa devam etme şansı kalmayacağı için Anadol Böcek’le yarışan Levent Uysal – Halil Taylak, balçık kanalını çapraz geçmeyi denediler ama havada asılı kaldılar. Çekiciler kurtarmaya giderken ismi lazım değil bazı görevlilerin olaya Sheltox ile müdahale etmeye kalkışmaları üzüntü ile karşılandı.

Son etapta görevliler ve yarışçılar arasında bir söylenti yayıldı: Etabta timsah vardı. Yarışçılar son CP’nin üzerine tırmanmış yeşil timsahı göz ucu ile izleyip etaba devam ettiler. Timsah sonra elbirliği ile söndürüldü.

Yarış sonunda neticeler hesaplanırken bir çok yarışmacı kendini çınar altındaki lokantanın harika yemeklerine ve pırl pırl mücevher görünümlü nefis koylarda denize girmeye verdi. Genel Klasmanda yarışın iki birincisi olduğu belli oldu. Jeep Cherokee ile yarışan Ahmet Tınkır - Nilüfer Saatçioğlu ekibi ve Mitsubishi Pajero ile yarışan Volkan Gönülalan - Nilgün Birel ekibi birincilik kürsüsünü paylaştılar. Onları Jeep Wrangler ile yarışan Cemil Isıkçı - Selçuk Akkafa ekibi takip etti.

İzmir’in artık sadece güzel kızları ve havası ile değil, her türlü engele gözü kara atlayan, dinamik, mücadeleci off-road’cuları ile de anılmasını diliyoruz.

Genel Klasman					
Derece	No	Pilot	Co Pilot	Araç	Sınıf
1	23	Ahmet Tınkır	Nilüfer Saatçioğlu	Cherokee	S3
1	1	Volkan Gönülalan	Nilgün Birel	Pajero	S3
3	3	Cemil Isıkçı	Selçuk Akkafa	Wrangler	S3
Sınıf S1					
	No	Pilot	Co Pilot	Araç	Sınıf
1	6	Nihat Keskin	Selçukhan Altınordu	Suzuki Samurai	S1
2	21	Mahir Ceylan	Özcan Ceylan	Suzuki Samurai	S1
3	13	Ayhan Yaşa	Uğur Kızıl	Daihatsu	S1
Sınıf S2					
	No	Pilot	Co Pilot	Araç	Sınıf
1	26	Özcan Yakup	Osman Sarı	Suzuki G.Vitara	S2
2	22	Cem Özakbaş	Neslişah Erdoğan	Pajero	S2
Sınıf S3					
	No	Pilot	Co Pilot	Araç	Sınıf
1	1	Volkan Gönülalan	Nilgün Birel	Pajero	S3
2	23	Ahmet Tınkır	Nilüfer Saatçioğlu	Cherokee	S3
3	3	Cemil Isıkçı	Selçuk Akkafa	Wrangler	S3
Sınıf S4					
	No	Pilot S4	Co Pilot	Araç	Sınıf
1	4	Ümit Uyar	Celal Aral	Jeep CJ 5	S4
2	11	Murat Taşlıdağ	Tuğba Tosun	Jeep CJ 5	S4
3	12	Sadık Vefa	Turgut Barış	Jeep CJ 7	S4

Jim Beam Kiteboard World Cup İstanbul'da

Kiteboard Dünya Şampiyonası'nın üçüncü ayağı, 23-29 Temmuz tarihleri arasında Kilyos-Burç Beach'te gerçekleşecek. Dünyanın dört bir yanından en iyi kiteboard sporcularının katılacağı kupada bu sene kimin şampiyon olacağı merakla bekleniyor.

44 kiteboard sporcusu yarışmaların Türkiye ayağının birincisi olmak için mücadele edecek. Bu sene ayrıca İstanbul Boğazı ve Caddebostan sahilinin de özel etaplarla ilk kez bu büyük organizasyona ev sahipliği yapması planlanıyor. Yarışmaya dünyanın en iyi bayan ve erkek kiteboardcuları katılırken, ülkemizi de çok ünlü sporcular temsil edecek. Annesi Fransız, babası Türk olan ve Porto Rico'da yaşayan Julie Simsar üç senedir Türkiye adına yarışıyor ve hız kategorisinde 2006 Yılı Bayanlar Dünya Şampiyonu unvanını taşıyor. Julie'nin yanı sıra geçtiğimiz yıl İstanbul ayağının birincisi olan kardeşi Charlotte Simsar, Ogan Tüzel ve Demir Karaca Türkiye adına yarışacak diğer sporcular.

Bu yıl ilk ayağı İtalya Como gölünde, ikinci ayağı Yunanistan Paros'ta gerçekleşen şampiyona Türkiye'den sonra sırasıyla Fas, Fransa, Portekiz, Brezilya, İspanya, yeniden Fransa ve Güney Afrika'da devam ederek Yeni Kaledonya'da sona erecek.



Doğa için pedalla 7245 kilometre

Doğu Karadeniz Dağları Önemli Doğa Alanı'ndaki yok oluşa dikkat çekmek ve Doğa Derneği'nin Sıfır Yok Oluş Kampanyası'na destek olmak amacıyla Pedal Sesi Bisiklet Topluluğu tarafından Doğu Karadeniz Bölgesi'nde bisiklet turu düzenleniyor. "Sıfır Yok Oluş'a Pedal" adını taşıyan yolculuk, 1-10 Temmuz tarihleri arasında Doğu Karadeniz Dağları Önemli Doğa Alanı sınırları içerisinde gerçekleştirilecek. 5 bisikletçinin katılacağı tur organizasyonu, Pedal Sesi Bisiklet Topluluğu tarafından Doğa Derneği'nin manevi desteği ile yapılacak.

Doğu Karadeniz Dağları, birçok endemik ve dar yayıllı bitki, kuş, memeli, sürüngen ve çiftyapılı, içsu balığı, kelebek ve kızılcıka türlerine ev sahipliği yapan Türkiye'deki en büyük Önemli Doğa Alanı. Bu özellikleriyle sadece ülkemiz için değil küresel anlamda biyolojik çeşitlilik ve doğal yaşam açısından son derece önemli ve hassas bir bölge.

Pedalla Türkiye'yi gerçekleştiren Doğa Derneği üyesi Serkan Taşdelen "Bisiklet ile yapılan uzun turlar hep ilgimi ve dikkatimi çekmişti. Artık daha fazla dayanamayıp ben de yollara düştüm. Artık yollardayım. Aşık olduğum doğayla baş başayım artık. Bir hayalimin peşinde sürükleniyorum" dedi.

1 Temmuz günü başlayacak olan turun ilk durağı Rize-Çamlıhemşin olacak. Burada; Ayder Yaylası'nda turizm adına yapılan ve son yıllarda artan çarpık yapılaşmaya, Fırtına Deresi'ne yapılması planlanan santrallerin getireceği tehlikeli sonuçlara, Bölgede bozul-

mamış halde bulunan ve turistlerin yürüyerek gitmeyi tercih ettikleri yaylara yapılması planlanan yollar ve doğuracağı tehlikeli sonuçlara dikkat çekilmeye çalışılacak.

Daha sonra iç kesimlerden yola devam edilerek bölgedeki doğal yaşlı ormanların içinden geçilerek 3 Temmuz tarihinde İkizdere'ye varılacaktır. İkizdere'de önemli türlerden biri olan dağ horozunun korunması için yöre halkının desteğinin devam etmesi ve İkizdere ve çevresindeki dereler üzerinde planlanan santral projelerine dikkat çekilecek.

6 Temmuz Uzungöl'e varılacak ve bu bölgede Özel Çevre Koruma Bölgesi ve Tabiat Parkı olan fakat yoğun turizm faaliyetleri nedeniyle artan çarpık yapılaşmaya ve bölgenin doğasına zarar verme olasılığı olan düzenlemelere dikkat çekilecek. Turun son durağı olan Sarıtaş Yaylası ve Altındere Milli Parkı'na iç kesimlerden devam edilerek ulaşılabilecek ve Doğu Karadeniz Dağları Önemli Doğa Alanı'nın hassas doğal değerlerinin korunabilmesi için yerel, ulusal ve uluslararası ilgi sahiplerinin ortak çalışmalarını temenni eden mesajlar verilecek.



Beyoğlu Belediyesi & Türkiye Yelken Federasyonu 50.Yıl Haliç Yelken Yarışları sonuçlandı

Türkiye Yelken Federasyonu 50.yıl kutlamaları kapsamında Beyoğlu Belediyesi ile birlikte 26 - 27 Mayıs 2007 tarihlerinde Hasköy' de gerçekleştirilen Haliç Yelken Yarışlarına 11 ilden 19 kulüp katıldı.

Ataköy Marina Yat, Ayvalık Yelken, Bandırma Yelken, Çeşme Yelken, Fenerbahçe, Galatasaray, Gemlik Yelken, Gökova Yelken, İskenderun Yelken, İstanbul Yelken, İzmit Yelken, Karşıyaka, Kemer Belediyespor, Marina Dragos Yelken, Marmara Yelken, Samsun Yelken, Şişecam Çayırova Yelken, Tatvan Yelken, Tekirdağ Yelken kulüplerini temsilen yarışa katılan optimist sporcuları Haliç'te kıydan onları seyreden ve alkışlayan bir seyirci kitlesi varlığı ile yarıştılar.

Yapılan 6 yarış sonunda alınan neticeler:

- 1) Gemlik Yelken Kulübü (Tuğba Öksüz / Murat Samsun)
- 2) Marmara Yelken Kulübü (Sırma Karaca / Kaan Tuna)
- 3) Fenerbahçe (Selin Başeğmez / Mete Sayın)
- 4) Galatasaray (Dilara Maral / Emre Hasbay)
- 5) Çeşme Yelken Kulübü (Merve Balcı / Bora Olcav)

Tüm sporculara günün anısına birer madalya, antrenörlere ve hakemler ise birer hatıra plaketi verildi.





QarmaQ

Dünyalı, biz dostuz!

Hyundai yeni konsepti QarmaQ ile bir taşla birkaç kuş vuruyor. Hem yeni alevlenen crossover segmentinde çekici bir araçla “ben de varım” diyor, hem uzay çağı teknolojilerini bu araçta hayata geçirerek yaya güvenliğine önemli bir katkıda bulunuyor ve dünyaya karşı sosyal sorumluluğunu yerine getiriyor: Daha az yakıt, daha az emisyon ve geri dönüşümlü bir otomobil.

Hyundai SUV (Sport Utility Vehicle) araçlardan sonra QarmaQ ile CUV (Crossover Utility Vehicle) segmentine de adım attı. Hyundai'nin GE Plastics ile birlikte planladığı bu projede ortaya çıkan konsept aracın en belirgin artıları, yeni teknoloji ile çevrenin korunmasına ve yayaların karıştığı otomobil kazalarındaki yaralanmalara getirdiği olumlu katkılar. Elastic Front™ isimli yepyeni bir teknolojiyle geliştirilen QarmaQ, 30'dan fazla yeni teknoloji unsuruna sahip. Bu teknolojilerin 2008 ile 2014 yılları arasında çıkacak yeni Hyundai modellerinde kullanılmasında planlanıyor.

Crossover segmentinde bir Coupe/UV olarak konumlandırılan QarmaQ, adını Kanada yerlilerinin toprak, balına kemikleri ve hayvan derilerinden yaptıkları geleneksel “Inuit” evlerinden alıyor. 2+2 kişilik QarmaQ da aynı yaklaşımla, geleneksel fikirleri üretim

metotlarında ve materyallerinde kullanıyor ve alışılmadık dışında sağlamlık, dayanıklılık ve güvenlik sunuyor. QarmaQ, CUV segmentinde seri üretim araçlar arasında en hafif, en sağlam ve en ekonomik araç olarak iddialı. Ayrıca nihai kullanım sonrasındaki söküm aşamasında, geri dönüşüme izin veren parçalarıyla en çevreci araç olarak dikkat çekiyor.

Yaya Güvenliği

Avrupa'da, ölümlerle sonuçlanan her beş trafik kazasından biri, araçların çarptığı yayaların hayatını kaybetmesine neden oluyor. Bu da Avrupa'da her yıl yaklaşık 7 bin kişinin hayatını kaybetmesi anlamına geliyor. Hyundai yeni geliştirdiği bu konseptte kullanılan Elastic Front™ isimli güvenlik sistemi ile kaza sırasında oluşan bu yaralanmaları minimuma indirmeyi hedefliyor. QarmaQ'ta ön kısımda üç adet enerji absorbe eden yapı bulunuyor ve bu yapılardan oluşan sistem, özellikle araç ile yayanın çarpışması sırasında üstün koruma sağlıyor. Euro NCAP, JNCA ve EEVC WG17 Phase2 gibi tüm yaya güvenliği çarpışma standartlarına uyumlu olan Elastic Front™ sisteminin, test aşamasını geçtikten sonra ileriki yıllarda Hyundai modellerinde kullanılması bekleniyor.

Özgün Tasarım

Bu segmentte genellikle güvenli hissi uyandırmak için kullanılan yüksek bel çizgisi ve küçük cam yüzeylere inat, QarmaQ'da

büyük cam yüzeyler kullanılmış. GE Lexan™ maddesinden yapılan ön cam kapılara kadar devam ediyor ve “C” harfi şeklinde kapıların altına kadar uzanarak QarmaQ'a son derece farklı bir görünüm kazandırıyor. Uzun kaput ve kısa arka kısım, sportif bir araç görüntüsünü; renklerin kontrast şekilde kullanılması ise QarmaQ'ın arazi aracı yönünü vurguluyor. İç tasarım geliştirilirken en çok önem verilen konu, tüm yolcuları saran kullanışlı ve interaktif bir ortam yaratmak olmuş. Organik şekiller, dokunmatik düğmeler, ilginç renkli ışıklandırılmalar, LED ışıklar, seramik yapılı LLC aydınlatmalar ve deri-silikon karışımı malzemeler kullanılan kokpit ilgi çekici bir görünüm sağlıyor.

Uzay teknolojisi

Şu anki bilinen kompozit teknolojisi çok pahalı olduğu için, genellikle uzay teknolojisi ile motorsporlarının haricinde başka alanlarda kullanışsız olarak değerlendiriliyor. Ancak Hyundai QarmaQ, tasarımcıları bu görüşlerin doğru olmadığını ispatlamış.

QarmaQ'ın GE Lexan™ maddesinden yapılan ön camı ve GE polikarbonat sırt malzemeleri, bilinen cama göre yüzde 50 oranına kadar hafiflik sağlıyor ve daha rahat şekil verilebildiği için değişik formlarda hazırlanabiliyor. Şeffaf yüzeylerde kullanılan Exatec™ teknolojisi, Lexan™ üstünde çok ince bir koruyucu cam tabakasına sahip olduğu için çizilme ve

yıpranmaya karşı daha gelişmiş bir koruma sağlıyor. Ayrıca kızılötesi özelliği sayesinde güneş ışığını yansıtıyor, kabin içini serin tutuyor ve klimanın daha fazla güç harcamasını engelliyor.

QarmaQ'ta ayrıca yine Lexan™'dan yapılan kıvrımlı ve hareket edebilen yarı şeffaf malzeme kullanılıyor. Bu malzeme, özellikle çarpışmaya karşı dayanıklılığı artırıp hem araç içindeki yolcuların, hem de özel hammaddesi sayesinde yayaların güvenliğini artırıyor. Araçın yan dikiz aynalarında kullanılan sensörler ve kameralar sayesinde kör noktalarda kalan araçlar, hem görsel hem de işitsel olarak sürücüye bildiriliyor.

Euro 5 Uyumlu Dizel Motor

QarmaQ'ta, Euro 5 emisyon normlarına uyumlu 2.0 litre hacminde dizel motor kullanılıyor. Yüksek basınçlı yakıt enjeksiyonu ve daha yüksek tork ve güç elde edilmesi için yakıt püskürtmesi gibi teknolojilerin kullanıldığı bu motor 170 PS maksimum güç ve 36 kg maksimum tork üretiyor. Motor, Katalizörlü Partikül Filtresi sistemiyle dizel yakıtlarındaki partikülleri yüzde 90 gibi yüksek bir oranda azaltıyor.

Daha Temiz Bir Gelecek

Kullanılan HPPC kompozit materyalleri, parça ağırlığını yüzde 50 oranında azaltıyor, bu sayede ağırlık düştüğü için daha yüksek güç elde ediyor. QarmaQ'ın gövdesinde kullanılan ve GE Plastics tarafından geliştirilen Xenoy iQTM ile Valox iQTM gibi plastik maddeler, enerjiyi muhafaza ediyor, sera gazı emisyonlarını düşürüyor ve pet şişe örneğinde olduğu gibi plastik malzemenin geri kazanılıp tekrardan kullanılmasını sağlıyor. Araçta boya yerine, toksik ve sera gazı salınımlarını engelleyen Visualfx™ maddesi kullanılıyor.

QarmaQ, kullanılan gelişmiş materyaller sayesinde normal bir araca göre 60 kg daha hafif bir yapıya sahip. Bu 60 kg sayesinde QarmaQ yılda 80 litre daha az mazot yakıp ve bu sayede de sera gazı emisyonlarını 200 kg daha düşürebiliyor. Sera gazının düşürülmesi, 3.1 milyon ton oranında karbon dioksitin (CO₂) de havaya daha az salınması anlamına geliyor. Eğer Avrupa'da satılan her aracın yakıt tüketimi aynı oranda düşürülürse, yılda 7.4 milyon varil mazot daha az kullanılacağını düşünürsek aracın çevreye katkısı daha net bir şekilde görünür.

Sonuç olarak, QarmaQ geliyor dünyalılar hem de dost olarak...





Daihatsu'dan çizgi dışı bir otomobil Materia

Daihatsu 100. yılını sıra dışı bir otomobil ile kutluyor. Göcek'te test sürüşü için kullanma şansı bulduğumuz Materia, kübik ve sevimli formu, küt burnu, ve güleç yüzü ile içi dışından büyük alışılmadık bir araç.

İlk başta –hatta ilgi çekici formundan bile önce- dikkatimi rengi çekti. Koyu vişne çürüğü, hem de metalik. Yani tam “ağır otomobil” rengi. Eski gangster araçları tadında formu ve ağırbaşlı rengi ile Materia'nın ciddi bir görüntüsü olması lazım değil mi? Hiç de değil. Son derece haşarı, büyümüş de küçülmüş duruyor. Hatta başka bir renkle hayal edemiyorum onu.

Bu arada hep ufak tefek bir araçtan bahsedip duruyorum ama içine girdiğimde optik bir yanılsama ile karşılaştığımı düşündüm ilk anda. Bu aracın içi dışından daha büyük. Tek hacimli bir otomobil olan Materia'nın özellikle tavan yüksekliği ve aracın ortasına konumlandırılmış gösterge paneli araçta geniş hacim duygusunu kuvvetlendiriyor. Gösterge panosunun iki yanında aracın çekik gözlü dış tasarımına paralel, çekik gözlü havalandırma kanalları da hoşuma gitti. 80 derece açılan kapılar da giriş çıkışta ek kolaylık sağlıyor. Artık olmazsa olmaz hale gelen asimetrik katlanabilen koltuklar sayesinde farklı bagaj kombinasyonları oluşturmak mümkün. Bu ufak tefek araca 2 metrelik bir yükü yerleştirebileceğimi anladığımda hacim sihirbazlarına olan saygım arttı.

Materia 3.8 metrelik uzunluğu ile her yere sığabilen bir “ufak otomobil” ama 2.5 metrelik aks mesafesi ve tam köşelere yerleştirilmiş tekerlekler hem iç kullanım alanını artırıyor hem de aracın virajlarda dengeli bir sürüş keyfi vermesini garanti ediyor. Oldukça bozuk yol koşullarında ve keskin virajlı yollarda kullanmama rağmen Materia bu kadar yüksek bir otomobilden beklemediğim kadar dengeli reaksiyon verdi. Co-pilotumun son anda uyardığı kapatılmış yolda, frenlere asılınca frenlerin de sınavı atlattığını fark ettik beraberce.

1.5 litrelik 103 HP gücünde araç hem düz hem otomatik vites seçenekleri ile satılıyor. İkisini de kullandım. Ama genelde araçlarda düz vitesi tercih etmeme rağmen bu araçta otomatik vites daha başarılı geldi bana. Materia'da hoşuma giden bir özellik de çevreci bir araç



olması. 1.5 litrelik DVVT motoru düşük yakıt tüketimi ve düşük CO2 emisyonu sağlıyor. Üstelik tasarımda kullanılan malzemeler geri dönüşüm düşünülerek seçilmiş.

Keyifli bir yat gezisinin ardından gece yemek dönüşü otele gitmek için Materia'lara binmeseydim Materia'nın en büyük sürprizini görmeyecektim. Disco'sunu.

Tam ortadaki gösterge panosu mavi beyaz ışıklarla parlıyor, aynı ışıklandırma kapı içi hoparlör çevrelerinde ve hatta -şaka yapmıyorum- kapı kol dayama yerlerinde de var. Müzik sistemi ile birlikte tüm bu ışıklandırmanın simüle bir şekilde yanıp sönmelerini beklerken opsiyonel olarak kapatılabildiğini öğrenip rahatlıyorum.

Özetle, Materia'yı sevdim. Sıra dışı ve fonksiyonel bir otomobil. Birbirinin tekrarı modellerden bıkanlar için iyi bir seçenek. Üstelik fiyat seçenekleri de makul. 26.990'dan başlayıp otomatik vites Gold seçeneğinde 30.990,- YTL anahtar teslim fiyatı öneriyor.

Bu arada yine off-road'culuğum tuttu. Daha lansman başında aracı yol dışında kullanmamak için söz verdim, doğru. Ama açılırları ve tam köşelere yerleştirilmiş tekerlekleri ile Materia'nın 4 çeker görünümünde olduğunu söylemeden geçemeyeceğim. Azıcık daha yüksek olsaydı 4 çeker olup olmadığına bakmadan yol dışına sürüverecektim.

		Model	
		Silver	Gold
Motor		Benzinli,4 silindir, 16 valf, DOHC, DVVT	Benzinli,4 silindir, 16 valf, DOHC, DVVT
Uzunluk	mm	3.800	3.800
Genişlik	mm	1.690	1.690
Yükseklik	mm	1.635	1.635
Yoldan Yükseklik	mm	150	150
Boş Ağırlık	MT-kg	1.035	1.035
	AT-kg	-	1.050
Dolu Ağırlık	MT-kg	1.600	1.600
	AT-kg	-	1.600
Minumum Dönüş Çapı	m	9,8	9,8
Motor Hacmi	cc	1.495	1.495
Maximum Güç	kw (Hp)/rpm	76(103) / 6.000	76(103) / 6.000
Maximum Tork	N-m/rpm	132 / 4.400 (MT)	132 (MT)-138 (AT) / 4400
Maximum Hız (km/s)	MT	170	170
	AT	-	164
Maximum Hızlanma (0-100 km/s) (sn)	MT	10,8	10,8
	AT	-	13,7
Sıkıştırma Oranı		10	10
Yakıt Sistemi		EFI (Elektronik Yakıt Enjeksiyonu)	EFI (Elektronik Yakıt Enjeksiyonu)
Yakıt Tank Kapasitesi	litre	40	40
Şanzıman	5 MT	5 İleri Düz Vites, Senkromeçli	5 İleri Düz Vites, Senkromeçli
	4 AT	-	4 İleri Otomatik Vites
Lastikler		175 / 65R / 14	185 / 55R / 15
Yakıt Tüketimi * (100km/lt) (Kombine)	MT	7,2	7,2
	AT	-	7,5



Akçapınar'da su ve hava sporu

Kiteboard

Özgür Ceylan

Hummalı geçen hazırlık dönemi sona ermiş, uykusuz geceler ve yoğun çalışmalar sonucu yıpranan vücutlarımız kendisini heyecanlı bir bekleyişe bırakmıştı. Kiteboard sporunun Türkiye Yelken Federasyonu bünyesindeki ilk resmi yarışı yarın başlayacaktı. Ve biz organizasyonun yorgunluğunu atamadan yarışmacı psikolojisine girmeye çalışıyorduk. Tüm sponsorlar standlarını kurmuş, belediyenin desteğiyle rengarenk bayraklarla donatılan izleyici tribünü kurulmuş, dev adırlarımız dinlenen sporculara gölge sağlamak amacıyla plajdaki yerlerini almıştı. Artık her Şey hazırdı. Tek bir Őeye ihtiyacımız vardı; delicesine esen rzgr...





15-06-2007 Cuma 1. Gün

Türkiye'nin en iyi kiteboard'cuları 3 gün boyunca görsel bir şölen sunacaklar ve bir Kiteboard ailesi olma yolunda önemli bir adım atılacaktır. DAKAR Kulübü'nün organizasyonunda gerçekleşen bu yarışmadan önce Belçika'dan davet edilen uluslararası hakem Billy Pierard hakem semineri düzenledi ve kurallarla ilgili ayrıntılı bilgi verdi

Sabah yapılan sporcu toplantısı ve kayıtların sona ermesiyle saat 10.30 da yarış alanı Akçapınar Uzun Sahil'e geçildi. Uçurtmalar kendilerine ayrılan alanda kurulmaya başlandı. Yarışma başlamadan önce tüm yarışmacılar malzemelerini hazır hale getirdiler, her an yarış kornası çalabilirdi.

Hakem kürsüsünün önünde yapılan son toplantı ile rüzgar şiddeti ölçüldü ve yapılacak yarış kategorisine karar verildi; Speedcross yani hız. İki sporcu aynı anda çıkacak kendilerine ayrılan dubaların rüzgar üstü tarafından 2 kere döndükten sonra finişe ilk ulaşan kaza-

nanlar kategorisinde 2. tura yükselirken diğer sporcu kaybedenler kategorisinden çıkmak için 2. bir şansa sahip olacaktı. Kuralar çekildi ve eşleşmeler belirlendi. Hız yarışında kimin ne yapacağı önceden kestirilemediği için favori olarak isim söylemek imkansızdı. Başabaş geçen bayanlar ve erkekler hız yarış sonucunda erkeklerde Yener Aykurt (kazanlar 1.si) ile Taner Aykurt (kaybedenler 1.si) finalde karşılaştı ve Yener kardeşini geçerek ilk gün sonunda hız kategorisinde Türkiye Şampiyonluğuna uzandı. Bayanlarda ise antrenman turlarında başarılı sürüşüyle göz dolduran Arzu Taylan kazananlar kategorisi 1.liğinden sonra kaybedenler kategorisinden gelen Ayşe Aksakal'ı da geçerek Bayanlar Hız Kategorisi Türkiye Şampiyonu oldu.

Erkekler Speedcross Sıralaması Yener Aykurt (Fethiye-ferdi), Taner Aykurt (Fethiye-ferdi), Kaya Karaca(Çeşme-ferdi)

Bayanlar Speedcross Sıralaması Arzu Taylan(Ankara-ferdi), Ayşe Aksakal (Muğla-DAKAR), Ardiç Gürsel (Muğla-DAKAR)

16-06-2007 Cumartesi 2. Gün

Kiteboard'un en önemli ve keyifli yarışı Freestyle herkesin merakla ve heyecanla beklediği bir kategoriydi. Ancak rüzgar seviyesinin 15 knotun üzerinde olması gerekiyordu. Uzun süren rüzgar bekleyişinin ardından hakemlerden gelen anons ile tüm plaj hareketlenmeye başladı. Freestyle için rüzgar yeterli seviyeye çıkmıştı. Hakem kürsüsünün önünde yapılan toplantı ile kuralar çekildi ve eşleşmeler belli oldu. 2 sporcu aynı anda suya çıkacak 4 dakika hazırlık zamanından sonra en iyi ve spektaküler hareketlerini sergileyeceklerdi. Yapılan 3 grup yarışından sonra rüzgar seviyesi tekrar düştü ve yarışmaya bir sonraki gün devam edilmek üzere ara verildi.

Organizasyonu düzenleyen DAKAR kulübünün verdiği akşam yemeğinde buluşan sporcular, hakemler ve DAKAR kulübü yöneticileri keyifli sohbetle birlikte Gökova Körfezi'nin lezzetiyle ünlü balığının tadını çıkardılar. Telefonlar, e-mail adresleri alındı, verildi ve bağlar güçlendirildi. En iyiler daha da iyisini yaratmak için bir aradaydılar.



17-06-2007 Pazar 3. Gün

Dün gece alınan rüzgar raporları Gökova Körfezi'nde 20 knotun üzerinde rüzgar olacağını gösteriyordu, bu da keyifli bir Freestyle yarışını anlamını taşıyordu. Saat 12:00'de başlayan rüzgar akşam saatlerine kadar delicesine esti. İlk önce erkekler Freestyle sonra bayanlar tamamlandı. Erkeklerde kazananlar grubunda 1. olan Taner Aykurt, kaybedenler grubu birincisi Sedat Çelenk'le finalde karşılaştı. Sadece 1 yıldır Kiteboard yapan Sedat Boracay da geçirdiği 3 ayın ardından kendisini çok geliştirmişti ve son derece zor hareketleri başarıyla yaptı. Ancak Türkiye'de handlepass hareketini yapan tek kişi olan Taner Aykurt'un bu hareketine eklediği unhook ve oldschoool kombinasyonu baş edemeyince 2.likle yetinmek zorunda kaldı. Bayanlarda ise Arzu açık arayla birinciliği kazanırken DAKAR Kulübü sporcuları Merve ve Ayşe 2. ve 3. sırayı aldılar.

Yarışmanın sürdüğü sıralarda, aynı gece saat 20:30'da dünya evine girecek olan sporcu Emre Koca'nın müstakbel eşinin yarışma

alanına gelinliğiyle gelmesi günün en büyük sürpriziydi. Gerçekleşen kutlama ve tebriklerden sonra rüzgarın yeterli seviyede olması sonucunda Hangtime kategorisinin de yapılmasına karar verildi. Yarışmacının havada kalma süresi hesaplanarak yapılan bu kategoride Taner Aykurt 1. olurken Sedat Çelenk ikinci sırayı aldı. Emre bu moralle Hangtime da 4. sırayı aldı.

Erkekler Freestyle Sonuçları Taner Aykurt (Fethiye-ferdi), Sedat Çelenk (Muğla-Çeşme-DAKAR), Yener Aykurt (Fethiye-ferdi)

Bayanlar Freestyle Sonuçları Arzu Taylan (Ankara-ferdi), Merve Demirkan (Muğla-DAKAR), Ayşe Aksakal (Muğla-DAKAR)

Erkekler Hangtime Sonuçları Taner Aykurt (Fethiye-ferdi), Sedat Çelenk (Muğla-Çeşme-DAKAR), Murat Bükey (Çeşme-ferdi)

Ödül seremonisi, kazanan kazanmayan tüm sporcuların keyifli dakikalar geçirdiği anlara sahne oldu. Organizasyon komitesi başkanı Ali Haydar Küçük sunumunda gerçekleşen ve Yücelen Hotel'de düzenlenen ödül töreninde

kazananlara kupalarını ve ödülleri Muğla Valisi Temel Koçaklar, Ula Kaymakamı Ünal Çakıcı, Akyaka Belediye Başkanı Ahmet Çalca, Yücelen Hotel kurucusu Hamdi Yücel Gürsoy ve onur konduğumuz Oktay Akbal verdiler. Sponsorlarımızdan Slalom Sport Türkiye temsilciliğini yaptığı Mormai ve Animal ürünleri, Marlin Optik distribütörü olduğu SPY Gözlükleri'nden tüm katılımcılara 1'er gözlük vererek katkıda bulundu. Türkiye'nin farklı noktalarından gelen sporcular bir sonraki yarışta buluşmak üzere akılları Gökova'da kalarak ayrıldılar. Katkılarından dolayı; The Marmara Hotels, SPY Gözlükleri ve Marlin Optik, Yücelen Hotel, Algıda Dondurmaları, Slalom Sport, Gazelle Center, Egemen Ozalit, MeparTurizm, FlyozoneUçurtmaları, Ermaş Mermer, Boardridermagazine, Slingshot Uçurtmaları ve Gökovarüzgar Kiteboard Okulu'na teşekkür ediyoruz.

huseyin@gokovaruzgar.com
www.gokovaruzgar.com
www.dakarmugla.com

Gökte yüzlerce kanat

Alim Yıldırım - İkarus

2007 Yaz sezonu Yamaç Paraşütü pilotları için oldukça renkli başladı. Mayıs ayından başlayarak arka arkaya yapılan yarışma ve organizasyonlar, ulusal ve uluslararası çeşitli yarışma ve festivaller açısından zengin bir sezon yaşanacağını habercisi oldu. Yaz başında hava sporcuları iki güzel aktivite ile sezona merhaba dediler. Denizli'de yapılan, Paragliding World Cup (PWC) ve Ölüdeniz'de yapılan Red Bull X Alps Türkiye yarışması.

Türkiye'nin en önemli Yamaç Paraşütü merkezlerinden biri olan Denizli, Paragliding World Cup Dünya Şampiyonası hazırlık ayağına ev sahipliği yaptı. Her sene toplam 5 ayak olarak 5 farklı ülkede yapılan PWC organizasyonunda resmi yarışmalar dışında bir ya da iki hazırlık ayağı yapılmakta. İşte bu hazırlık ayaklarından biri Denizli'de 23-27 Mayıs tarihleri arasında yapıldı.

Yamaç Paraşütü sporunun resmi bir spor olarak bile tanınmadığı ülkemizde uluslararası yarışmaların organize edilmesi tam bir ironi aslında. Türkiye'deki pilotların kişisel çabaları ile gerçekleşen harika aktiviteler bunlar. Üstelik bu yaz Kayseri'de aynı şampiyonanın resmi ayağı yapılacak ve gelecek sene Denizli'de yine resmi yarışma yapılacak. Denizli'deki hazırlık ayağına PWC yönetiminden gözlemci olarak gelen Fransız pilot Jean Francois Chapuis, yarışmanın yapıldığı bölgeye hayran kaldı ve üstelik gözlemci olarak geldiği yarışmayı kazandı.

Denizli bölgesinde yer alan Honaz Dağı, Çökelez Dağı ve Göveçlik pistleri uzun mesafe uçuşları için özellikle yaz aylarında muhteşem performans verirler. Bu bölgenin meteorolojik özellikleri de son derece ilginçtir. Kuzey ve Güneyde yer alan dağlar bölgeye gelen bir çephe sisteminin etkilerini buradan uzak tutar. Sonuçta, bu tarz bir yarışma için Mayıs ayı biraz erken de olsa pilotlar 5 yarışma günü görevinde üç geçerli görev günü ile, yarışmayı çıkarmayı başardılar. Kıyaslamak için aynı tarihlerde Yunanistan Dramada'da bir yarışma vardı, ancak beş yarışma gününün hepsinde yağış ve kötü hava yüzünden görevler iptal edildi ve yarışma yapılamadı.

Yarışmaya toplam 11 ülkeden 100'den fazla sporcu kayıt yaptırdı. Bu yarışmada ilk defa yanımızda Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nden bir uzman bize eşlik etti. Atakan Bey yarışma öncesi ve yarışma sırasında bize verdiği meteoroloji tahmin desteği ile çok yardımcı oldu. Denizli'deki Yamaç Paraşütü dernekleri bu yarışma için çok çaba harcadılar ve ben de yarışma direktörlüğünü yapmaktan hem zevk aldım hem de gurur duydum ama ne yalan söyleyeyim yarışmacı olmayı tercih ederdim.

İlk gün yarışma yeri olarak Pamukkale'deki Hierapolis harabelerinin hemen üzerinde olan Dinamit tepesini seçtik. Aynı anda havada aynı termik içinde ıkiş tikiş dönen yüz kanat çok güzel bir görüntü veriyordu. Bu yarışma her pilot için değerlendirme puanı verdiği için Avrupa ülkelerinden oldukça son jenerasyon incecik ve çok hızlı yarışma paraşütleri kullanan usta pilotlar da yarışmaya gelmişlerdi. Tüm pilotlar sanki yıllardır tanışmış gibi ilk dakikalarda hemen kaynaştılar. Yarışma sırasında bir gün havada uçuş sırasında kötü hava şartları sebebi ile görev iptali oldu ve pilotların hemen yere inmeleri istendi. Bu sırada bir pilot yedek paraşütünü kullanmak zorunda kalsa da herhangi bir sorun yaşamadı ve yer ekibi 10 dakikada yerini bularak pilot ve ekipmanını kurtardılar. İlk gün Türk pilotlar iyi dereceler yapmışlardı ama yarışma

sonunda yabancı ama tecrübeli pilotlar üst sıraları doldurdular. Fransa'dan Jean Francois Chapuis, Türkiye'den Semih Sayır ve Bulgaristan'dan Daniel Dimov ilk üç sırayı paylaştılar ve ekipler gelecek sene yapılacak resmi yarışmada buluşmak üzere keyifli bir organizasyonu tamamladılar.

Pilotlar ve outdoor sporcuları için başka ilginç bir organizasyon Avrupa Alplerinde iki senede bir yapılan Yamaç Paraşütü sporunun en zor yarışmalarından biri olan Red Bull X Alps oldu. Avusturya'nın batısından başlayıp Monaco'da biten bu yarışmada pilotlar uçarak ve yürüyerek toplam 850 km uzunluğunda bir parkuru geçiyorlar.

Türkiye'deki Yamaç Paraşütü pilotları ile ilişkilerini arttırmak ve yetenekli sporcuları desteklemek amacı ile bu aktiviteyi organize eden Red Bull, Türkiye'nin en eski Yamaç Paraşütü Kulüplerinden biri olan Ikarus Sportif Havacılık ile birlikte yaptığı bu organizasyon ile Türk pilotlarının yurtdışında başarı peşinde koşması için fırsat yaratmış oldu.

Yarışmanın yapılacağı bölgenin alan keşifleri için yarışmacı pilotlardan çok daha fazla yorulduğumu söyleyebilirim. Arazi aracı ile, uçarak, yürüyerek olası alternatif rotalar üzerinde çalıştım ve yarışma sırasında pilotlara görsel referans verebilmek için bol bol fotoğraflar çektim. Uçuş görevleri için GPS koordinatları alındı, sağlık ekibi ve arama kurtarma ekibi için gerekli keşif bilgileri oluşturuldu. Hava sporlarının doğasında olduğu gibi her şey iki defa gözden geçirildi ve olası aksaklıkları çözebilmek için her şeyin yedeği düşünüldü. 3 Mayıs'ta pilotlar Ölüdeniz Belcekız Plajı'nda toplandılar, kayıt işlemlerini yapıp, harita ve işaret fişeği gibi ihtiyaçları olacak ekipmanlarını aldılar. Öğleden sonra Ölüdeniz'den Seki bölgesine hareket ettik ve günü kaçırmadan kalkış pistine gelerek ilk günü antrenman uçuşları ile geçirdik.

Seki'de bulunan Eren Dağı Ölüdeniz gibi sadece Türkiye değil dünyaca bilinen bir uçuş bölgesine çok yakın olmasına rağmen birçok pilot buradan ilk defa uçuş yaptı. Denize pek uzak olmamasına rağmen kara iklimi özellikleri gösteren bölgede olağanüstü termik uçuş potansiyeli var. Coğrafyanın yassı geniş sırtlar ve geniş ovalardan oluşması uçuş rotasını çok zevkli ve güvenli kılıyor. Derin vadiler ve keskin kaya sırtları yerine, yassı ama yüksek sırtların olması yükselen hava akımlarının muhtemel oluşma noktaları hakkında pilotlara çok güzel referanslar veriyor. Cep telefonlarının hemen hemen her noktada çalışıyor olması da bizi organizasyon açısından çok rahatlatan bir konu oldu. 14 sporcu yarışma rotası boyunca dört arazi aracı ile adım adım takip ederek gerektiğinde yardımlarına koşmak için hazır bulunduk.

Yarışma günü yüksek irtifa sirus bulutlarının oluşumu ile termal hava kaldırıcılarının oluşumu gecikti. Normal koşullar altında öğlen saatlerinde çaydanlıktaki su gibi ısınıp yükselen havanın olgunlaşması saat 14:00 civarlarını



buldu. Başlangıç saatini önceden kararlaştırılan 11:30 yerine saat 13:00'e aldık, ama yine de bir çok pilot kalkıştan sonra hemen pist önündeki düzlüğe inmiş buldular kendilerini. Ancak Tuncay Tahtakın gibi "çakal" ya da "akbaba" dediğimiz birkaç pilot geç kalkış yaparak kendilerinden önce uçan pilotların uçuşlarını referans olarak kullandılar ve geç kalkmanın verdiği avantajı da kullanarak tek uçuşta tüm rotayı tamamlamayı başardılar. Bu arada Akbaba'nın en iyi termik uçan kuş olduğunu belirtiyim bu yüzden "Akbaba" benzetmesi bir yamaç paraşütü pilotu çok prestijli bir lakap sayılır. Pist önüne erken inen pilotlardan bazıları iyi bir stratejik kararla indikleri yerden yürüyüşle rotaya devam etmek yerine kalkış pistine tekrar yürüyüp yeniden uçmayı seçtiler ve bunu deneyen pilotların pek çoğu başarılı oldu. Hatta Yiğit Yıldırım ikinci kalkışından sonra bulunduğu termiklerle Tuncay Tahtakın'ın ardından gün ikincisi oldu. İlk günün zavallı pilotları ise Polat Kemal Akyüz ile Muharrem Kılıç oldular. Şanssız bir strateji ile kalkış pistinin olduğu Oğlan Kayası mevkiisi ile hemen buranın arkasında bulunan Yuva Yaylası arasında debelendiler. Geceyarısı yayladan Yuva kasabasına indiklerinde pes etmişlerdi artık, ilk günün goal noktasına klimalı son model arazi aracı ile geldiler ve tabii ki diskalifiye oldular. Kalkış noktasından sonra kritik bir geçiş olan Salur Dağını aşmak pilotlar için zor oldu çünkü uçarak geçemeyince, kuş uçuşu 38,3 km olan günün rotası, bir anda 50 km'den fazla bir yürüyüş parkuruna dönebiliyordu. Rota boyunca pilotlar dağ sırtlarında uygun noktalara tırmanıp yeniden havalanarak olabildiğince rotayı kısaltmaya ve daha çok uçmaya çalıştılar. Ne olursa olsun rotayı bitirip goal yapmaya kararlı iki pilot Yasin Keçef ve Ali Çelebi gece 01:55'te yürüyerek goal yaptılar. Pilotlara acıyan bir çok kişi onları araçları ile yürüyüş hızında götürmeyi teklif etmişler. Yürüyüş hızında çünkü GPS yardımı ile pilotların yer hızlarını kontrol ederek hile ihtimaline karşı hız limiti belirlenmişti. Bu iki pilot azimleri ile tam birer X Alps pilotu olduklarını kanıtladılar ve disiplinleri ile yarışmanın anlamını ortaya koydular doğrusu. Akşam yarışmanın puanları hesaplandı ve ilk üç sırayı alan pilotlar Tuncay Tahtakın, Yurdaer Etike ve Uğur Yavaş olarak belirlendi. Tahtalı Dağı zirvesinde yapılan kısa seremoniden sonra pilotlar buradan kalkışlar yaparak akrobasi manevraları ile Tekirova sahiline inerek yerli ve yabancı tüm turistler ve diğer izleyicilere görsel bir ziyafet sundular. Akşam yapılan partide herkes kalan son enerjisini dans pistinde bitirdi.

Yarışma boyunca gözlemci ve hakem kurulu üyesi olarak bir misafirimiz vardı. Steve Cox, 2006 Dünya Yamaç Paraşütü Şampiyonu ve Red Bull X Alps ana yarışma direktörü. Steve Türkiye'ye ilk defa geldi ve hem Ölüdeniz hem de Seki, Elmalı, İmeci beldeleri boyunca uzanan coğrafyaya bir pilot olarak hayran kaldı. Yakın bir tarihte sadece uçmak için onu yeniden burada misafir edeceğiz. Bu arada ilk üçe giren pilotlarla hakem kurulu olarak ben, Steve Cox ve Red Bull Türkiye adına aktivite liderliğini üstlenen Ertuğ Tural mülakatlar

yaptık. Sonunda yarışmada en iyi ikinci dereceyi yapan pilot Yurdaer Etike Red Bull X Apls yarışmasına katılacak Türk Pilot olarak seçildi. Eski bankacı Yurdaer uçuş uğruna bıraktığı işinden çok başka bir maceraya doğru tüm hızıyla hazırlanıyor şimdi.

Şimdi Yurdaer Etike, Red Bull Türkiye ve Ikarus sportif Havacılık sponsorluğu ile 23 Temmuz'da başlayacak Alp macerasına hazırlanıyor. Kendisine yarışmada partnerlik yapacak kişi yine Ikarus Yamaç Paraşütü Kulübünden Erdem Tuç olacak. Erdem ODTÜ mezunu ve bu üniversitenin dağcılık kulübün-

de yetmiş outdoor kariyeri çok parlak bir sporcu. İki senedir Ikarus Kulübünde Yamaç Paraşütü yapıyor ve Yurdaer'e en iyi desteği vereceğinden şüphemiz yok. Bu arada iki senede bir yapılan bu yarışmada gelecek sefere, yarışma direktörlüğü yerine mutlaka yarışmacı olacağım ben de. Bütün pilotlar havada uçarken onları seyretmek ve güvenlikleri için takip etmekte zevkliydi ama sonuçta ben de bir pilotum ve "bir pilot havada olmayı her zaman yerde olmaya tercih eder".

<http://www.redbullxalps.com> <http://www.ikarus.com.tr> <http://www.xcdenizli.com>





Dünyanın gizemli çatısı Tibet

Melih Eriş

Çocukluğumdan beri hayal ettiğim bir bölgeydi Tibet. “Büyüyünce gidicem” derdim, Tibet’le ilgili yazılı basında çıkan haberleri keser biriktirir, belgesellerini izlerdim. Yirmili yaşlarda başlamıştım gezmeye, yaş oldu kırkbeş, halen gidememişim Tibet Platosuna... Kaç kez kıyasına kadar, Nepal’e kadar gelmiş ama bir türlü geçememişim. Tam gideceğim derken, sınırlar kapanıyor, iç çatışmalar çıkıyordu. 2007 Mayısında nihayet çocukluk özlemime doğru yola çıktım. Nepal’e ulaştığımda Tibet Everest’in eteklerinden sanki bana sesleniyordu. “Bu sefer erteleme, bir kez daha şansın olmayabilir” Ama beni tek endişelendiren aradığım Tibet’i bulamamak, yani geç kalmış olma.

Bir zamanlar ülke statüsünde olan Tibet, 1959 yılından bu yana Çin toprakları içinde yer alıyor. Tibet bayrağı asmak ve taşımak kesinlikle yasaklanmış, turistler de bu kurala uymazsa sınır dışı ediliyor. Çin vizeniz olsa dahi Tibet’e girebilmek için özel vize alınması gerekiyor, üstelik Çin Hükümeti, paket tur organizasyonu almadan Tibet’e geçiş izni vermiyor. Çin hava yollarının haftada üç sefer karşılıklı olarak gerçekleştirdiği Katmandu-Gonkar uçuşuna ise günler öncesinden bilet almak gerekiyor.

Dünyanın en yüksek dağları ile çevrili olan Tibet Platosunun ortalama yüksekliği 4.500 metre. Gezilmesi için en uygun aylar Nisan, Mayıs ve Haziran. Gündüzleri 20-25 dereceye varan sıcaklıklar akşamları 5-9 derece arası değişiyor. Tibet bölgesinin 2 milyon kadar olan nüfusunun tamamı Budizme bağlı. Resmi dil Tibetçe’nin kökeni ise kadim Hint dili olan Sanskritçe.

Tibet insanları, sabırları, hoşgörülerini, vazgeçemedikleri inançları ve yüzlerinde eksik olmayan gülümsemeleri ile nasıl bir yaşam biçiminin eseri? Yaşadıkları platonun dünyanın çatısı olması, oksijenin azlığı, basıncın yüksek olması, Himalaya’ların eteklerine kurulmuş yaşam formları mı Tibet Platosu insanlarını bu derece sakin yapıyor? Yoksa yaşamın ve insanın gerçekten çok değerli olduğunu anlatan Buddha mı etkili olmuş bu halkın yapısı üzerinde?

*“Uzay var oldukça, hisseden varlıklar var oldukça,
O zamana dek ben de var olabilirim
Ve dünyanın acılarını uzaklaştırabilirim”
Buddha..*

Tibet denince aklıma Budizm ve Dalai Lama’lar geliyor. Dalai Tibet dilinde engin deniz anlamına geliyor, Lama da bilge demek. Tibet halkının ruhani ve dünyevi lideri olan



14. ve son Dalai Lama olan Tenzin Gyatso'nun ruhsal eğitimi küçük bir çocukken başlamış. Henüz iki yaşında iken 13. Dalai Lama'nın reenkarnasyonu olarak tanıdıktan sonra, evinden alınarak başkent Lhasa'ya getirilmiş ve on altı yaşında Tibet'i yönetme görevini üstlenmiş. Komünist Çin ordusunun Tibet'i vahşice işgali sırasında, şiddet karşılığına ve hoşgörüyü olan inancı, sınavların en zorlusuyla karşı karşıya kalmış. Bir yandan Buddha'nın hoşgörüsü uygulamalarını sürdürürken, bir yandan da halkını korumak için elinden geleni yapmış. 1959 yılında ülkesinden kaçıp kuzey Hindistan'da Himalaya eteklerinde Dharamsala'ya sığınmış. *"Bir çoğunuz ile ilk kez karşılaşıyorum. Fakat ister yeni ister eski bir dost olun, benim için arada fark yoktur, çünkü ben aynı olduğumuza inanırım. Hepimiz insan bedeni ve insan aklından oluşan varlıklarız. Bedensel yapımız, zihnimiz ve duygusal doğamız da aynı. Tanıştığım her kişide kendim gibi bir insanla karşılaştığımı hissediyorum."* (Mutluluk Sanatı Kitabından alıntı)

Budizm'in doğuş hikayesi, M.Ö 5.yy'a dayanır. Bugün Nepal olarak tanınan krallığında doğan Prenses Siddhartha Shakyamuni, gençliğine kadar ayrıcalıklı bir hayat sürmüştü. Bir gün sokaklarda hastalık, yaşlılık ve ölümü gözlemleyerek dolaşırken, aldatıcı yaşamını gözden geçirmiş ve o gece prenses olan genç eşini ve yeni doğmuş çocuğunu terk ederek gerçeği aramak için sarayını terk etmiş ve özgürleşmek için ormana gitmiş. Aydınlanmış

ve gerçeğe ulaşmış olarak insanların karşısına Buddha olarak, acılarımızın nedenleri ve bu acılara nasıl son verileceğini anlatan öğretisi ile çıkmış. Budizm günümüzde Tibet ve Moğolistan'da halkın büyük çoğunluğunun bağlı olduğu bir inanç sistemi.

Katmandu'dan sonra 1.5 saatlik bir uçuşla Gonkar'a vardık. Zaten yüksek olan ülkede bir de bulutlara uzanan dağ zirvelerine sanki dokunacakmış gibi yakın geçmiştik uçuşumuz boyunca. Rakım 3650m. Ömer'in elindeki GPS cihazından oksijen oranının %68 ve hava basıncının oldukça düşük olduğunu gördük. Hava alanında bizi Tibet'li yerel rehberimiz Taci Dava karşıladı ve bize beyaz fularlar takarak hoş geldiniz dedi. Hava alanından dışarı adımımı attığım anda ilk şokumu geçirdim. Son derece modern bir havaalanı, lüks arabalar, şık giyimli insanlar, düzgün yollar... Çin hükümeti, turistlerin hayallerindeki Tibet imajını silmek ve Çin topraklarında olduklarını vurgulamak için elinden geleni yapmıştı. Yolda rehberimiz bir kayanın etrafından dolaarak Buddha'nın koyalara oyularak yapılmış devasa renkli kabartmasını gösterdi. Yanında da ayrıca üç adet minyatür yapılmış. Buddha Shakyamuni denen bu yerin Budistlerin ibadet yerlerinde biri olduğunu söyledi.

Tanrıların Ülkesi

Tibet dilinde "Tanrıların ülkesi" anlamına gelen Lhasa 3650 metre rakımı ile dünyanın en yüksek şehri. Yılın 300 günü güneş eksik olmadığından "Güneş Şehri" olarak da anılıyor.

UNESCO tarafından dünya mirasları koruma kapsamına alınmış Tibet'in baş şehri Lhasa hem bölgenin politik, ekonomik ve kültürel yönetim merkezi, hem de Tibet Budizminin gizli merkezi. Havaalanından iki buçuk saat süren yolculuk sonrasında Tibet'in baş şehri olan Lhasa'ya vardık. Tibet mi dedim, pardon Çin demeliydim. Her taraf pırıl pırıl ve modern. Bir tek İngilizce tabela, levha yok, hepsi Çince ve Tibetçe. Geniş bulvarlar, çok katlı alışveriş merkezleri, elektronik mağazaları, güzellik salonları, fastfood, lüks restoranlar, gece kulübü ve barlar, tarihi Lhasa kentinin dokusunu modern bir görünüme sokuvermiş. Ama değişmeyen bir şey gözlemlediğimde, sokaklarda Tibetlilerin, ellerinde dua çarkları ve tespihleri ile dolaştıklarını gördüğümde içim rahatladı.

Para bozdurmak için bir bankaya girdik. Hiç acelesi olmayan görevli, verdiğimiz dolarları tek tek incelenip, ışık taramalarından geçtikten sonra bozdu. Hepimizin parasının bozulması neredeyse 40 dakika sürdü. (1\$=6.7 Yen) Oradan şehrin merkezinde otelimize, Lhasa Khada'ya gittik. Odalarda termosların içinde daima sıcak su ve yasemin çayı hazır. Hoş bir karşılama....

Barkhor Sokağı

Tibet'in gerçek kalbinin attığı yer, yürüme mesafesindeydi. Barkhor sokağı, Tibet yerel tarzında inşa edilmiş olan eski yapıları barındıran bir sokak. Renk, cümbüş, satıcılar, pazar, ibadet edenler, turistler ne ararsanız



bulmanız mümkün. Buraya ulaşmak için dar sokakların bulunduğu evlerin arasından geçerek ilerledik. Sokağa girer girmez başlarında beyaz takkelerle Tibetli bir Müslüman topluluğu ile karşılaştık. Sokaktaki cami ve ezan sesi de Tibet ortamının içinde çok ilgi çekici geldi bize. Barkhor sokağında, Tibetli satıcılar eşi benzeri görülmeyen el işlerini tezgahlarda sergiliyorlardı. Pazarda sebze ve meyveler o kadar canlıydı ki, akşam yemeği için yeşilliklerden alıp güzel bir salata yapmaya karar verdik. Sokak başlarında kurulmuş tezgahlarda satılan patates kızartmasını da akşam mönümüze ekleyince tam oldu.

Jokhang Tapınağı

Sabah kendimizi Barkhor sokağına Lhasa-Jokhang tapınağına attık. Tapınağa yaklaştıkça kalabalık her geçen dakika artıyordu. Budist keşişler günlük ritüellerini yapıyorlardı. Tapınağa girerken bir çok Budistin namaz duruşuna çok benzer bir bedensel hareketle ibadet ettiklerini gözlemledim. Zaten Tibet Budizminin ana felsefesi de yirmidört saat ibadet etmek. Budistler için ibadetin belirli bir zamanı yok, içlerinden geldiği kadar yapıyorlar.

Budistler için tüm dini törenler burada başlar ve son bulur. Günün ilk ışıkları ile başlayan törenler gün batımına dek sürer. Nirvanaya giden yol egoyu yok etmekten geçer. Budistler haftalar süren yolculuklarında yüzlerce km'yi yerde secde ede ede aşarlar ve Jonkhang Manastırına ulaşırlar. Kültürlerini ve dinlerini yaşatma savaşı veren Tibetli Yörükler, hacılar, kadın, erkek Budist keşişler ellerinde dua çarklarını saat yönünde döndürerek tavaf ederler. Dudaklarından dökülen ulusal marş dönüşmüş "Om Mani Padme Hum" her adımda Karma yasasına adımlarını daha da perçinler. Çarklar döndükçe Buddha'nın sözlerinin gökyüzüne ve yeryüzünün her noktasına yayılıp dünyayı aydınlatacağına ve çarklar durursa Buddha öğretilerinin de duracağına inanırlar. Dikkatimi çeken bir konu da Budistlerin ellerindeki termoslar içinde eritilmiş tereyağını sürekli yanan mumların üzerine dökmeleri oldu. Mumların ateşi sönerse Buddha'nın öğretisinin de biteceğine inanıyorlardı.

Jonkhang manastırı hakikaten büyüleyici bir atmosfere sahipti. M.S 647 yılında inşa edilen tapınak zamanla Budistlerin spirtüel merkezi haline gelmiş. Tapınak üç katlı yapılmış ve zamanında 13. Dalai Lamanın da yazlığı olarak kullanılmış. Tapınağın içindeki bir çok odacıkta o zamanın kralının ve Buddha'nın sayısız statüleri bulunmakta. Lhasa dışından gelen Tibetli'ler burada günlerce kalıp ayinlerini yapıyor ve bu odaların tamamını tavaf edip başışlarda bulunuyor. Tapınağın içinde her yerde sıkıştırılmış paralar görülebilir. Bu başışlar toplandıktan sonra tapınakların bakım ve onarımları için kullanılıyor.

Jonkhang Manastırından çıktıktan sonra aracımıza doğru yol alırken, meydanın hemen başında Çin askerlerinin sıra şeklinde yürüdüklerini gördük. Komutanlarının emri



ile ellerindeki bez ve süngerlerle etraftaki çöp tenekelerini ovalamaya parlatmaya başladılar. Rehberimiz askerlerin, ertesi gün 1 Mayıs törenleri için meydanı temizlediklerini anlattı.

Sera Manastırı

Lhasa'nın kuzey sırtlarında Sera Uze dağı'nın eteklerine kurulmuş Tibet Budizminin Gelugpa tarikatına ait bir manastır olan Sera, 1.150.000 metre karelik bir alana kurulmuş, ufak bir köy görünümünde. Sera Tibetçe "Vaşşi Gül Bahçesi" anlamına geliyor. Bu tapınakta verimli yaban gülü ağaçları yetişiyor. Sera Tapınağı Tibet'te bulunan üçüncü büyük tapınak. M.S 1419 yılında Budizm'in dört büyük tarikatından biri olan Gelugpa tarikatının kurucusu Tsong Khapa'nın müritleri tarafından inşa edilmiş. Bu manastırın içinde halen öğretime devam eden üç büyük Budizm okulu mevcut. Sokak aralarından geçerek manastırın içine girdiğimizde aynı sessizlik ve huzur karşıladı bizleri. Bir çok yerde dua eden Budist keşişler ve Buddha heykelleri, "Om Mani Padme Hum" (Lotus çiçeğinin içindeki cevher kutlu olsun) ve dua tekerlekleri etraftaki Buddha atmosferini tamamlıyordu. Sera Manastırı çok geniş bir alana yayıldığı için gezmek de oldukça zaman aldı. Bir tapınağa çıkarken yan yana üç merdiven dikkatimi çekti. Ortada bulunan zincirle kapatılmıştı. Rehber, sol merdivenin çıkmak, sağ merdivenin inmek için kullanıldığını ortadakinin de zamanında Dalai Lama'nın kullandığı basamaklar olduğunu anlattı. Dolaşırken her yerde dalgalanan 5 renkli bayraklar dikkatimizi çekti. Evleri, sokakları ve manastırları süsleyen bu bayraklar üzerinde Tibet'lilerin kutsal kitaplarından alınan dualar yer alıyordu. Duaların rüzgarla savrulup Buddha'ya geri döneceklerine inanan Tibet'lilerin ellerindeki bu bayrakların renkleri beş elementi temsil ediyordu: Yeşil-Suyu, Kırmızı-Ateşi, Mavi-Havayı, Sarı-Toprağı, Beyaz-Eteri.

Potala Sarayı

Potala sarayına özel izinle girilebiliyor. Her gün sınırlı sayıda ziyaretçi alıyorlar ve bir saat gezme izni veriyorlar. Tur acentesi daha önceden isimlerimizi bildiriyor, giriş saati belirleniyor, girişte isimler tek tek kontrol ediliyor. İçeri girildiğinde ise hızlı bir tur başlıyor. Neyse ki tırmanılan basamaklar zaman kapsamı içinde değil. Yaklaşık yarım saat sürüyor yukarıya tırmanmak.

Tibet'teki en etkileyici anıtsal yapılardan biri



ve aynı zaman dünyadaki en popüler antik eserlerden olan Potala Sarayı Lhasa'nın sembolü haline gelmiş. Lhasa vadisinden 130m yükseklikte Marpo tepesine konuşlandırılmış Potala Sarayının inşası M.S 647 yılında 5. Dalai Lama tarafından başlatılmış ve 50 yıl kadar sürmüş. Boylu boyunca uzanan bir fil görünümünde 13 kat olarak inşa edilen Potala Sarayının inşasında ahşap ve taş kullanılmış, çatıları ise altınla kaplanmış. Bin odalı Potala Sarayı eski Tibet'in dini ve politik merkezi olmuş ve Dalai Lama'nın kışlık sarayı olarak hizmet vermiş, ayrıca tüm Dalai Lama'ların hayatına, politik ve dini kararlara tanıklık yapmış. Gezdiğimiz mekanlar arasında, son Dalai-Lama'nın yatak odası, banyosu, toplantı salonu, politik kararların alındığı mekanlar, bir çok Dalai Lama'nın bulunduğu mezar kompleksleri vardı. Zamanın en önemli Dalai Lama'sı olarak bilinen 5. Lama Khundung'un mezarı en ihtişamlı olanıydı. Beyaz saray ve kırmızı saray salonları ve Buddha'nın bir çok boyda yapılmış heykelleri ile süslüydü. Sarayda Buddha'yı üç ayrı zaman diliminde tasvir etmişler. Geçmiş zaman Buddha heykeli lotus pozisyonunda oturur biçimde, Şimdiki zaman Buddha heykeli sandalyede oturur pozisyonunda, Gelecek zaman Buddha heykeli ayakta sembolize edilmiş.

Norbulingka Parkı

Yol çalışması olduğu için bu güzel parkı sadece uzaktan izleyebildik. Norbulingka, "Mücevherlerle süslenmiş bahçe" anlamına geliyor. M.S 1751 yılında Dalai Lama'nın yazlık evi olarak inşa edilmiş ve bir çok politik ve dini aktivitelere sahne olmuş. 40 hektarlık bir alanda irili ufaklı Tibet tarzı inşa edilmiş 370 kadar odadan oluşan bir komplekse sahip olan yapının bahçesi dünyada eşi benzeri olmayan bir çok çiçekle süslenmiş. Son Dalai Lama'nın çocukken bu bahçede çok vakit geçirdiği anlatılan Norbulingka Parkı, günümüzde Tibetlilerin festival ve tatillerde, yerel halk renkli kıyafetleri ile buraya gelerek çadır kurup yemek yiyerek, dans edip tüm gece boyunca şarkı söyleyip eğlendikleri bir mekan. Bu bilgileri de içime sindirdikten sonra gözlerimi kapatıp hayale daldım ve mekanı hissetmeye çalıştım, sanırım başardım. Hem parkı, hem Tibet'i hem geçmişi hem bugünü aynı anda hissettim.

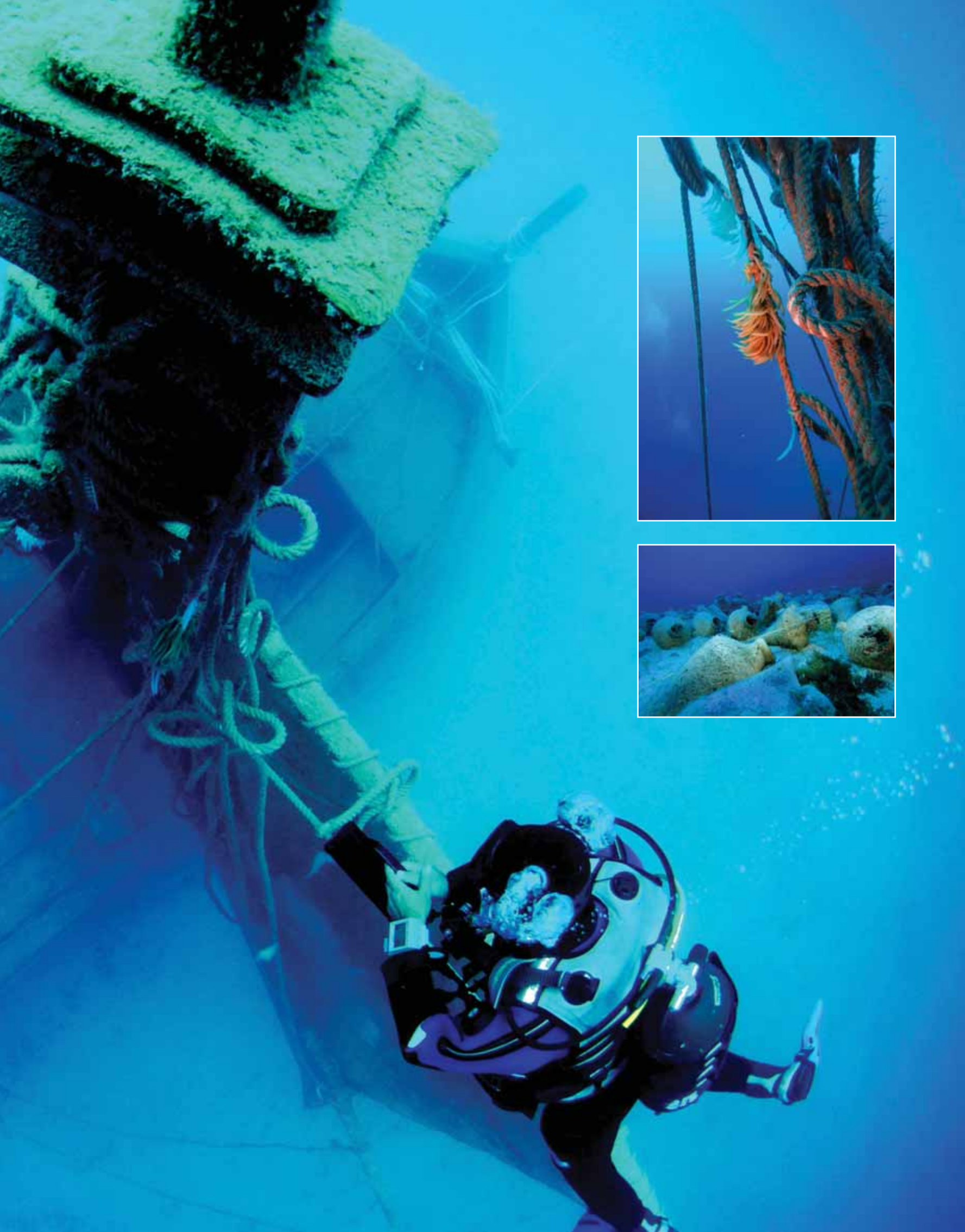
Gelecek ay, 4x4'lerle Tibet'teki unutulmaz serüvenimizi anlatacağım. Görüşmek üzere...



Uluburun

Yazı ve Fotoğraflar: Coşkun Teziç

Bundan tam 3300 yıl önce, milliyeti halen belli olmayan ancak oldukça zengin bir ticaret gemisi Mısır'ın gizemli sahillerinden kuzeye yönelerek denize yelken açtı... Sedir ağacından, kabuk ve kavela zivana tekniği kullanılarak yapılan 15 m boyundaki gemi, depolarındaki tonlarca bakır, altın, gümüş, kehribar, devekuşu yumurtaları, heykeller ve firavunların muhteşem hediyeleri ile başladığı bu maceralı yolculuğunda hedefine hiçbir zaman varamadı. Antalya yakınlarındaki Uluburun'da, kıydan sadece 60 m açıktaki batı. Kaş'ın derinliklerinde, mavi mezarında bulunduğunda dünyaca ünlü bir batık olarak mavi sulardan kurtarılıp müzede hak ettiği yeri aldıktan yıllar sonra, bir ekim günü balıkçılar eski ticaret gemisinin tekrar suların üzerinde yol aldığını gördüler. Ve inanılmaz bakışları altında denizin üstünde süzülen tekne, 3300 yıl önce suya gömüldüğü noktada tekrar battı.



Önce ilk geminin macerasına bir göz atalım.

Eldeki kaynaklar geminin önce bugünkü Suriye sınırları içinde kalan bir limana daha uğradığını oradan rotasını Kıbrıs'a çevirdiğini gösteriyor. Gemi dönemi için inanılmaz değerli yükü ile, buradan ayrılıp Anadolu sahillerine paralel bir rota için dümen kırdı. Kazılarda ortaya çıkan 354 adet öküz gönü formundaki yaklaşık 10 ton ağırlığındaki bakır ile kargosu içinde bulunan yaklaşık 1 ton kalayın birleşmesi halinde büyük bir orduyu silahlandırarak kadar bronz malzemeye sahip olunabilirdi. Gemideki "Amarna Tabletleri" kral ve firavunların birbirlerine gönderdikleri hediyeleri konu alan ve tarihe ışık tutacak önemeydi. Bu kargoya ek olarak teknede; 3.3 ton ağırlığında 24 adet taş çıpa, 1 ton menengiç ağacı reçinesi (tütüsü ve kokulu yağ yapımı için), devekuşu yumurtaları, pişmiş toprak kaplar, terazi ağırlıkları, fildişi aletler, tunç aletler ve heykelcikler de vardı. Uluburun açıklarında bilinmeyen bir nedenle sulara gömülen gemi binlerce yıl denizin derinliklerinde kaldı.

Derin mavi'de batık ile ilk buluşma

1982 yılında Kaptan Ahmet Güntaş'ın teknesinde süngerci olarak çalışan Mehmet Çakır avlanmak için derin maviye daldığında, süngerlerin yanında kulaklı bisküitlere benzeyen bakır külçe yığını fark etti. İleride 50 m. derinde yatan ve 3300 yıldır çevresiyle bütünleşip, tabiatın içine gizlenen gemiyi ise elbette ki göremedi. Kaptan Ahmet Güntaş durumu hemen Bodrum'daki sualtı araştırmacılarına bildirdi.

Ülkemizin ilk sualtı arkeoloğu Oğuz Alpözen'in geminin tarihini belirleme çalışmasının ardından, Sualtı Arkeolojisi Enstitüsü (INA –Institute of Nautical Archaeology-) National Geographic Society işbirliği ile kazı çalışmalarına başladı. Texas A&M Üniversitesi Sualtı Arkeolojisi Enstitüsü (INA) profesörlerinden George Bass ile 1984 yılında başlayan kazı, Türk arkeolog Cemal Pulak başkanlığında 11 yıl devam etti. (Kazı süresinin tamamı 1984-2004 yılları arasında 20 sene sürdü)

3300 yılda deniz dibi ile bütünleşen ve tarihe "bulunan en eski batık" unvanı ile damgasını vuran gemideki eserleri denizin 50 m. dibinden su üstüne çıkarmak 22.500 dalışla ve büyük bir emekle gerçekleşti. Eserler sudan çıkar çıkmaz konservasyon (koruma) çalışmaları başlıyordu. Eserler, kazı çalışmasında kullanılan "Virazon" isimli tekneye yüklenip Bodrum Limanına vardığında tüm kargo müzedeki konservasyon laboratuvarına taşındı. Yıllarca müzedeki tatlı su tanklarında süren koruma ve restorasyon çalışmaları 3300 yıllık bir yolculuğun da sonu oluyordu.

Kehribardan altına, Miken kaplarından fildişine, Nefertiti'nin mühründen Kıbrıs çömlerine kadar çeşitlilik gösteren birlikteliğiyle bir dolu "ilk"e damgasını vuran bu çalışma sonucunda; Uluburun dünyada bilinen en eski deniz batığı, en eski ticaret gemisi batığı, ro-



tasından dolayı (Mısır, İsrail, Lübnan, Suriye, Kıbrıs ve Girit) bilinen ilk açık deniz batığı ve yükü ile adını verdiği “Tunç Çağı”nı simgelemesi ile yirminci yüzyılın en önemli bilimsel keşifleri arasındaki yerini alıyordu...

Uluburun tekrar inşa edilip tekrar batırıldı

“Uluburun” Bodrum Müzesinde yerini aldıktan sonraki gelişmeleri “Kaş Deniz Tarihi Araştırmaları Derneği” Kaş DETAD üyesi Koray Alper’den aldık. Araştırma ve çalışmalarında Anadolu deniz tarihini konu alan ve bu alandaki çalışmalarında canlandırma yöntemini benimsemiş olan 360 Derece Tarih Araştırmaları Derneği, antik dönem gemi yapım teknikleri ve denizcilik teknikleri üzerine deneysel bir çalışma gerçekleştirmek için Uluburun batığının bir replikasını yapmış ve Uluburun II adı verilen bu yelkenli tekne ile yaklaşık 4000 deniz mili yol kat etmişti. 360 Derece Tarih Araştırma Derneği, Kaş Deniz Tarihi Araştırmaları Derneği ve Sualtı Araştırma Derneği iş birliği ile yürütülen “Sualtı Arkeopark Projesi” projesinde, Uluburun batığı kazılarında elde edilen buluntuların imitasyonları ile birlikte, bu ilkinin tıpatıp benzeyen ikinci Uluburun Kaş’ta Hidayet Koyu Mevkii’nde 18 metre derinlikte batırıldı. Bu canlandırma projesi ile Sualtı Arkeopark’ında sualtı kazılarında kullanılan tekniklerin gösterildiği kursların açılması ve 18 metre derinlikte her seviyeden dalıcının dalış gerçekleştirebileceği değişik bir dalış noktası oluşturulması hedeflenmişti

Benim Uluburun ile tanışmam

Geçen Nisan ayı idi... Kaş’da, ODTU-SAT (Orta Doğu teknik üniversitesi Sualtı Topluluğu) bünyesinde yer alan MADAG (Mağara dalışı ve Araştırmaları Gurubu) ve SAD (Sualtı araştırmaları Derneği) üyesi ve dalış eğitmeni değerli dostum Atilla Kara ile 3. Uluburun replikasını fotoğraflamak üzere uygun zaman ve fırsatları kollamaya başladık.

Batık, ilk bırakıldığı derinlik olan 18 metreden, kötü hava ve kış şartları nedeniyle, kendini sabitleyen iplerden kurtularak 30 metre derinliğe kaymıştı. Bu benim adıma ışık ve ortam şartları açısından iyi bir sürprizdi ama batığın amacı adına üzücü bir durumdu.

Bir ay sonra gerçekleştireceğimiz dalış programında Atilla Kara’nın sualtı video görüntüleme ekipmanları içinde yer alan, en önemlisi kendi imalatı olan sualtı ışık sistemlerini de kullanma kararını alarak hayalimizi farklı ışık efektleri ile süsleyip Mayıs ayını beklemeye başladık. 18 Mayıs da Bougainville Dive Dalış Merkezinin bize tahsis ettiği teknesinden

Uluburun'un üstüne suya indiğimizde saatlerimiz 10.56'yı gösteriyordu. Atilla üstünde kuru dalış elbisesi ve onlarca kilo ağırlığı ve hacmi ile etrafını saran ışık ekipmanlarıyla, dalıcıdan ziyade yüklü bir astronotu andırıyordu. Batığın en derindeki noktası olan 31.7 metreye ulaşmamız kısa sürdü. Işık kaynaklarını yerleştirme çalışması, açıları belirleme... Fakat hayalimizdeki efektleri bir türlü yaratamamamızın verdiği sıkıntıyı aşamayıp ışıkları kullanmamaya karar verdik. İç mekanda çok etkili oluyordu ama bize lazım olan da dış görünümüdü...

Nikon D80 gövdede 10.5 mm Nikkor fish eye geniş açı lens ve bunları koruyan Sea&Sea DX D80 housing ile Sea&Sea dome port bu dalışta kullandığım fotoğraf ekipmanlarımdı. Batığı, dalış öncesi belirlediğimiz açı ve kademeler doğrultusunda fotoğraflamak ve tekneye geri dönmek tam 49 dakika sürdü.

Hava şartları ikinci dalışımıza 20 Mayıs'ta izin verdi. Suyu bu sefer ışığı farklı yönde kullanma adına saat 14.56'da girdik. Bu sefer lens olarak Nikkor 12-24mm zoom geniş açı kullanacaktım. Bundaki amacım; 10.5 mm balık gözü lensde diagonal çekimlerde oluşan bükülmeleri engellemek adınaydı. Batığın üstten görünümünün çekimlerini bu dalışta gerçekleştirdik. Maksimum derinliğimiz 22.2 m. ve dalış süremiz de 42 dakika sürdü.

3300 yıllık bir serüvene bir noktadan dahil olmak...

++

Batığa dalarken ve fotoğraflarken sadece bulunduğum anı değil, geçmiş binlerce yılı aynı anda yaşıyordum. Düşüncelerimde 3300 yıl öncesi, 1984'de başlayan kazı ekibinin çabaları, tarihi yaşatma adına yapılanlar, hepsi birbiri ardına gelip geçti.

Ülkem adına bu serüvenin başından sonuna, sünger avcısı Mehmet Çakır'dan dostum Atilla Kara'ya kadar emeği geçen herkese minnet, şükran ve teşekkür duygularımı mırıldanarak sudan başımı çıkardığımda Hidayet Koyu'nun enfes dinginliği Meis Adası açıklarından gelen esintinin tatlı fısıltısıyla birleşmişti...

Bir süre suda kaldım...

Teknenin merdivenlerinden yukarı çıkarken üstümdeki sular sanki tarihten yapraklar gibi akararak "Uluburun"a geri dönüyordu...



Masal

İhsan Kuşcu
Fotoğraf: Nermin – İhsan Kuşcu

Bir masalımız var; yaklaşık iki bin yıl önceden başlayan. Kurgulanmış olsa da tamamen gerçeklere dayalı...

Yaklaşık iki bin yıl önce...

Dev yapılı savaşçı atından atlayıp uzun, üzeri tüyler ve kumaş şeritlerle süslü mızrağını eline aldı. Atını öylece bıraktı. "Burada kal" der gibi boynunu şaplaklıyarak sevdi. Deneyimli doru savaş atı başını toprağa eğerek olduğu yerde kaldı.

Savaşçı mızrağı elinde uzun mantosunun etekleri ve uzun kumral saçları rüzgarda dalgalanarak ilerledi. Az sonra kayalık duvarların çevrelediği bir vadi açıldı önünde. Vadi tabanı ortasından bol sulu bir akarsuyun aktığı, yemyeşil iri ağaçların bulunduğu yeterince genişliği olan bir yerdi. Suda zıplayan balıklar bu yükseklikten bile görebiliyordu.

Vadi üzerinde rüzgara karşı hiç kanat çırpmadan av aranan bir kartal gözüne ilişti. Kartal vadinin 200 metre üzerinde uçuyordu ama savaşçının adeta ayaklarının dibinde gibiydi. Kartal bir ara rüzgarla sağına doğru kaydı, bir an savaşçıyla göz göze geldi, ani keskin bir sol dönüşle vadinin derinliğine doğru hızla aktı. Uzaklarda bir yerde karşıdan gelen rüzgarla tekrar yükseldi. Gözleriyle takip ettiği kartalın bu hareketi hoşuna gitmişti, yüzünde belli belirsiz bir gülümseme dolaştı. Omzunun üzerinden geriye baktı biraz uzakta hafif yükseltinin üzerinde yan yana sıralanmış atlı arabaları, süvarileri, savaşçıları gördü. Halkı büyük bir sabırla önderlerinin kararını bekliyordu. Hem yaman savaşçı hem de tarımcı bir toplumdun bunlar. Küçük Asya'ya (Anadolu) ilk kez sekiz öküzün çektiği dört saban demirli tekerlekli sabanı bunlar getirmişti. Kimsenin bilmediği savaş aletlerini de usullerini de getirmişlerdi.

Arabaların sürücülere çoklukla kadındı. Tıpkı erkekleri gibi potur şalvar giyen, iri yapılı, beyaz tenli, sarışın güzel kadınlardı bunlar. Ailenin kutsallığı, tek eşi olmak en önemli özellikleriydi bu insanların. Frigyalıların sapkın ailelerine, Greg'lerin harem yaşantılarına öfke duyar, Olimpos Dağı'nda oturup her türlü entrika yalan-dolana başvuran tanrılarla dalga geçerlerdi. Onlar, gökyüzü ve onun dölediği toprağa inanır tanrının heykel ve benzeri şeylerle cisimleştirilmesine karşı çıkarlardı.

Yüksek yerler, dağlar, vadiler, ulu ağaçlar... Başka tanrısal kanıt aramaya ne gerek vardı ki.

Vadinin görüntüsü, akarsu, vadiyi çevreleyen ulu kayalıklar, esen rüzgar, bütün bunlar hoşuna gitmişti. Tarım yapabilirler, tüm hünerlerini konuşturup burada rahatça ve güvende yaşayabilirlerdi. Halkına döndü, birkaç adım ilerledi, mızrağını havaya kaldırıp hızla döndürüp sivri ucunu toprağa sapladı, aynı hızla kılıcını çekip her iki elini havaya kaldırdı. Gökyüzünü kucaklar gibiydi, tam o sırada vadinin üzerinde uçmakta olan kartal keskin bir çığlık attı. Bir anlık sessizliği tüm insanların korkunç coşkusu bozdu. Karar verilmişti yeni yurtları burasıydı. Bu coşkuyu üç adım dansından başka bir şey ifade edemezdi. Savaş meydanında düşmana korku veren bu dans, bu kez güzel bir yurt bulmanın sevincini ifade ediyordu.

Ve bugün...

Dev yapılı savaşının yaklaşık iki bin yıl önce durduğu yerden vadiye bakıyorum. Savaşçıyla göz göze gelen kartalın belki 350'inci kuşaktan torunu karşıdan aldığı rüzgarla hiç kanat çırpmadan vadiyi tarıyor. Tam göz hizamda uçuyor ve bana aldırıyor bile.

Turumuza vadi tabanından devam etmek için arabamızla aşağı inen toprak yolu takip ediyoruz. Az sonra akarsuyun kenarındayız. Çevrede birkaç grup var, kimi mangal yakıyor, kimi oltası elinde sazın peşinde.

Bir şeyler atıştırıp vadinin güney duvarı boyunca kayalara oyulmuş şehir kalıntısını gezmeye karar veriyoruz. Şehrin girişine ulaşmak için yaklaşık 50 metrelik dik yamacı tırmanmak gerekiyor. Geçmiş yıllarda bu gerçek bir tırmanış olurdu ancak şimdilerde yamacı oyulmuş dik ve yüksek basamaklar var ve bir kenara da güvenlik halatı çekilmiş. Bu basamakların iyi mi yoksa kötü mü olduğuna, tırmanış sonundaki bacak ağrılarımla nedeniyle karar veremiyorum.

Sonunda şehrin girişinin başındayız. Burası dar ve yaklaşık iki metre uzunluğunda bir çukur. Çukurun sağ kenarında ancak emekleyerek girilebilecek bir delik göze çarpıyor. Buna benzer güvenlik önlemlerini Kapadokya'daki yer altı şehirlerinde görmüştüm. Ancak buradaki tek engel burası, onun dışında tekerlek şeklinde kayan kaya kapılar, mızrak delikli tuzak odalar filan yok. Bizim takım burayı bildiğimiz için hemen kafa ve el fenerlerini kendimize ve arkadaşlarımıza dağıtıyoruz, çünkü giriş deliğinden sonrası tamamen karanlık. Her zaman olduğu gibi delikten sonra ayağa kalkarken kafamı tavana vuruyorum. Bu benim değişmez kazam, neredeyse hep aynı yer, her defasında.

Karanlık giriş yukarı doğru eğimli ve sağa doğru dönüyor. Bu noktada yukarı çıkan basamaklar başlıyor, sonra da ışığı görüyoruz. Artık şehrin ikinci katındayız. Yukarı katlara doğru devam ediyoruz. Yine eskiden zaman zaman oldukça zorlanarak tırmanırđık üst katlara, çünkü kimi yerler çökmüş, basamaklar erimiş durumdaydı. Yerel yönetim, kalıntılara hiç yakışmasa da bu tür geçişlerin tamamına metal merdivenler ve güvenlik engelleri koymuş. İşimiz çok kolay ve rehberimiz 18 aylıktan beri buraya gelen oğlum Doruk. "Geçen sefer buradan kaymıştım, dikkatli olun" diye bizi uyarıyor rehberimiz.

Fotoğraf çekerek, gördüklerimiz hakkında düşüncelerimizi paylaşıyoruz. Grubumuza yaklaşık üç aydır burası ve bölge hakkında topladığım bilgileri özetliyorum. İlgili dinliyorlar. Sonrasında şehrin bu kanadını insansız fotoğraflamak için izin istiyorum, herkes diğer kanadı gezmek üzere rehberimizin peşine takılıyor.

Artık yalnızım, geçmişin hayaletleriyle baş başa, koridorlarda, boş taş odalarda dolaşıyorum. Ara sıra içeri giren kuşların sesleri var yalnızca.

Çocukluğumdan beri merak ettiğim ve bir türlü doyurucu cevap alamadığım sorular geliyor aklıma; "Burada kimler yaşadı?" -Atalarımız, demişti bir keresinde babam. İyi de kimdi bu insanlar ve biliyorum ki atalarımızdan da eskiler vardı bu topraklarda. Hemen yanı başımdan birisi konuşuyor "Bu topraklarda bizler yaşadık". Önce ürperiyorum ama ses güven verici ve yumuşak. Dönüp bakıyorum, uzun boylu, oldukça iri yapılı açık tenli, kumral saçlı bir adam. Ayağında kalın tabanlı kösele botlar, ayak bileğinden büzgülü potur şalvar var. Belinde kalın kösele bir kemer, kemerde kısa bir kılıç asılı. Şalvarının üzerinde giydiği kaba dokuma bol gömleğin üzerinde takılı tılsım ve boy işaretleri tek süsü. Silahına baktığımı görünce eli farkında olmadan kılıcının kabzasına gidiyor. Ellerimi öne uzatıp avuç içlerimi gösteriyorum, bu "silahsızım ve kötü niyetim yok" davranışı. Gülümseyip yumruk yaptığı eliyle omzuma dokunuyor, benim de aynı şeyi yapmam gerek, bu da "dostuz, arkadaşız" anlamında.

"Benimle gel" diyor ve dönüp yürüyor, takip ediyorum, ilerden sola dönüp bir odaya girmem için yana çekiliyor. Odada önce donuk ışıklı yağ kandilleri gözüme çarpıyor, sonra birden yer sofrasını görüyorum, sofranın çevresinde insanlar oturuyor. Eğilerek selamlıyorum haneyi ve hane halkını, onlarsa yerlerinden kalkar gibi yapıyorlar selamımı. Sofrada biraz et, balık ve sebzeler var. Ustaca pişirildiği belli beyaz ekmeğe, bira ve şarap sofrayı tamamlıyor.

"Bizler bu toprakların ilk sahipleri ve kavmimizin son temsilcileriyiz" diyor ilk tanıştığım erkek. "Sonra" diyorum "lütfen söyleyin size ne oldu, nereye gittiniz?" "Hiçbir yere gitmedik, bizden sonra gelenler de bize kalkın gidin demedi, hep beraber yaşadık, kaynaştık ve bu topraklarda öldük. Sadece senin gibi gönülden merak edenlere görüldük ve hikayemizi anlattık ama buradan hiç ayrılmadık".

İşte aradığım cevap, bu topraklara yerleşen Hititler, Frigler, Germenler, Romalılar, Galatlar... hepsi burada yaşadılar. Kimileri başka ülkelere gitti, kimi başka bölgelere ama çoğu insanlar bir yere ayrılmadılar. Savaşlar oldu bazen yenildiler, yeni gelenlerle birlikte o adla anılır oldular. İsimler değişti, devir değişti, onların o zaman dediğini bizde şimdi söylüyoruz, "bu topraklar, bu vatan bizim". Kim bilir belki bizden sonrakiler de aynı şeyi söyleyecekler...





Zamana sıkışan bakış

Aysim Altay
aysim@aysimaltay.com
Fotograf: Ogün Burduroğlu



Zihnimi şöyle bir silkeleysem neler dökülecek kimbilir. Hani şöyle dalları salkım saçak kiraz dolmuş bir kiraz ağacını silkelere gibi.

Belki bir köşeden bal tadında bir bakış düşüverecek önüme, aynı bal tadında bir kiraz gibi. O bakış içimi yıkayacak, dudaklarımın kenarına muzip bir gülümseme konduracak.

Bir diğeri iki kişilik olacak. İçinde hem kendimi hem bakan kişiyi görecek. Bir aşk öyküsüyle dokunmuş olacak... Yürek yüreğe gelecek, sarmaş dolaş olacak o bakıştakiler, aynen bir dalda iki kirazın buluştuğu gibi.

Bir başka bakışta Bryan Adams'ın o müthiş şarkısında "Have you ever really loved a woman?" da söylediği gibi bir kadının (ya da bir erkeğin) bakışlarında henüz doğmamış çocuğumuzu görecek. Hani önüme düşüveren hamile görünümülü bir kirazın görüntüsündeki gibi.

Bir başkası ise yaşamın örselendiği bir bakış olacak. Geçmişteki binbir anıdan kırık ayrılmış, destek için dayandığından da silleyi yemiş bir bakış. Aynen daldaki komşusundan çürüğü kapmış bir kiraz gibi. İçimden "her neyini yitirmiş olursan ol ümidini yitirme!" demek gelecek.

Biraz ayrı düşmüş olanında ise gerçekten ayrı düşmüşlüğün izi olacak. Geçmişten kopamayışın, bir yanının geçmişe gömümlü kalmış olmasının, yarım kalmışlığın... İşte bir yarısı dalda kalmış, diğer yarısı ayaklarının dibine düşmüş kirazın öyküsü de bu olacak.

Peki ya bu resimdeki bakışın yansıttığı ne olabilir?!... Eğitimlerimden birinde, bana armağan edildiğinde, ilk görüşte aşkla derin bir sevgiyi aynı anda yaşattı ruhuma. Taşdığı diğer çelişkiler ve gizemli öyküsü gibi aynen. Geçmişteki sevgiliye duyulan özlem de vardı içinde, geleceğe kırık bir bakış da... Orijinalle

kopyanın, gerçekle sahtenin birbirine ne kadar karıştığının bir özleştirisi de vardı, daha iyiyi yaratma ve hataları rötuşlama isteğinin cazibesi de... Ümitsizlik de vardı içinde, "Ümit, gönül insanının ekmeğidir" fikri de... Bir bilgelik de vardı içinde, bir çocuk kıvraklığı da... Bir tekrar da vardı içinde, farklılığın asırlı ruhu da...

Yaşam vardı içinde uzun lafın kısası. Yaşamak vardı. Dayanamadım, yazdım. Duramadım, paylaştım. Sabredemedim, peşisıra gidesim geldi. Peki sizce bu resimdeki bakışta bizim kirazları andırın neydi? Ne dersiniz? Yoksa yoksa... Ağacın kendisi mi?

Şimdi biliyorum içinizden "Hiç kiraz ağacı silkelendir mi! O olsa olsa dut ağacıdır" diyor sunuz. Eh pek de haksız değilsiniz doğrusu. Ama diğer bir şarkıdaki gibi "Masal bu ya, oldu ya..." Herşey masalsı değil mi zaten şu dünyada.





Sınırsız Heyecan

Spor farklı insan grupları için farklı şeyler ifade eder. Kimi farklı ekipmanları ustaca kullanmayı anlar spordan kimi ise sadece bedenini kullanır ekipman olarak. Kimi için spor strateji ve akıl demektir, kimi için güçlü kollar ve bacaklar, kimi tehlikeyi sever sporda kimi günlük rutini içinde bedenini çalıştırmayı anlar, kimi bireysel sever sporu kimi ekip halinde sporları yapmaktan hoşlanır. Bizim ilgi alanımıza girmeyen bir çoğunluk ise sporu izlemeyi sever sadece.

Sporu seyretmeyi değil yapmayı sevenlerin hepsinin bulunduğu nokta spor ve sporcu ilişkisindeki limitlerle ilgilidir. Tüm sporcular yaptıkları sporda limitlerini gün be gün, an be an zorlamayı sever ve bir sonraki aşamada sınırlarını daha ileri götürmeyi isterler. Bazı sporlarda son limit doğadır, bazılarında ölümdür. Hıza dayanan motorsporları bu son gruba girer. Harikadır, zorlayıcıdır, seyretmesi muhteşemdir. Ve tehlikelidir.

Havada slalom

İki kez dünya Uçuş Akrobasi Şampiyonu olan Macar pilot Peter Besenyei'nin kafasında şekillenen bir fikirle başlayan Air Race World Series, yarışlarının bir etabı da 2005 yılında Türkiye'de koşuldu. İstanbul'da 2006 yılındaki yarışta kazanan Amerikalı Kirby Chambliss aynı yıl katıldığı tüm etaplardan en yüksek puanı toplayıp 2006 Air Race Dünya Şampiyonu olmuştu. Bu kez 14 pilot toplam 12 yarışta puan toplayarak 2007'yi şampiyon olarak tamamlamaya çalışacaklar.

Bu sene 2 Haziran'da İstanbul gökleri yine aynı heyecana sahne oldu. 2007 sezonunun 4. yarışında, Haliç üzerine kurulmuş içi hava dolu özel ikili sütunların arasından inanılmaz hızlarda geçen uçakları izleyen seyirciler tezhüratları ile pilotların yetenekleri ve cesaretlerine duydukları hayranlığı dile getirdiler.

Hem hız hem hassasiyet

Bu sıra dışı yarışta hız kadar hassaslık da önemli. Deniz üzerine konulan engelleri en hızlı ve en hatasız tamamlayan pilot başarılı oluyor. Hızlı olduğu kadar hafif, atik ve hassas uçakları kullanan pilotlar, kurallara göre yapmaları gereken hareketleri, içi hava dolu sütunlara değmeden ve ceza puanı almadan en kısa sürede tamamlamaya çalışıyorlar. Yarış hem fiziksel hem de zihinsel alanda yüksek kondisyon gerektiriyor. 10G civarında

ivmeye maruz kalan pilotlar bu yıpratıcı şartlarda hızlı düşünüp hızlı davranmak zorundalar. 1.4 km uzunluğundaki parkurda mavi boyalı kapılardan yatay geçiş ile kırmızı boyalı kapılardan bıçak sırtı olarak da bilinen dikey geçiş ile geçmeleri beklenir. Sonra sırada arka arkaya 3 hava kapısından oluşan slalom gelir. Her hava kapısının arasında 10 – 14 metre boşluk bulunur. Uçakların kanat genişliğinin yaklaşık 8 metre olduğu bilgisini aldığınızda bu mesafe size acınacak kadar az görünür.

Bu sene Cobra, Matador, Red Bull, Dragon, Mediterranean, Lobo, Breitling takımları adına yarışan 14 pilot İstanbul'da birincilik için mücadele ettiler. Pilotların en yaşlısı 1946 doğumlu Alman Klaus Schrodte, en genci 1969 doğumlu İspanyol Alejandro Maclean'dı. Kazanan 1955 doğumlu Amerikalı pilot Mike Mangold oldu. Cobra Takımı pilotlarından Mangold, tüm yarış boyu rekabet ettiği Matador takımından İngiliz Paul Bonhomme'yi geride bırakmayı başararak birincilik kürsüsüne çıktı.

Geçtiğimiz yıl bu şampiyonada 3. olan Mangold, Edge 540 kullanıyor. Zivko Edge 540 küçük, tek koltuklu, hem atik hem de kolay kontrol edilebilir bir uçak. Shoulder Wing (kanatların uçak gövdesinin ortasının üzerine monte edildiği bir tür) tipi olan sert kanatlı uçak 15G'ye kadar dayanabilecek sağlam-

Akbabalar Beypazarı göklerinde

www.dogaderneji.org

Doğa Derneği'nin desteği ile her sene Beypazarı'nda doğaseverler artık geleneksel hale gelen uçurtma şenliğinde bir araya geliyorlar. Bu sene 6.sı düzenlenen festivalin amacı diğerlerinden farklıydı, Akbabalar.

Birleşmiş Milletler Küçük Destek Programı'nın (SGP) desteğiyle küçük akbabaların korunması ve tanıtılması için çalışan Beypazarı Belediyesi ve Doğa Derneği, bu özel şenlikte akbaba şeklinde uçurtmalar uçurdu ve çocuklar için akbaba resmi çizip uçurabilecekleri özel uçurtmalar hazırladı.

Ülkemizde 4 farklı akbaba türü yaşıyor. Bunlardan en küçük olanı Küçük akbaba ya da Mısır akbabası olarak tanınan Neophron percnopterus. Sarı kafası ve siyah beyaz kanatlarıyla göze çarpan bu akbabaların kanat açıklığı 140 santimetreyi buluyor. Vadiler-

deki sarp kayalıklarda yuvalayan akbabalar leş, yumurta ve küçük böceklerin yanı sıra çürümüş sebze ve meyveyle de besleniyor. Küçük akbabalar beslenmek için taşı bir alet gibi kullandığı bilinen tek kuş türü. Özellikle büyük ebatlı yumurtaları yiyebilmek için küçük bir taşı birkaç kez aynı yere vurarak küçük bir delik açıyor ve gagasıyla bu deliği genişletiyor.

Dünyada Güney Avrupa, Afrika, Ortadoğu ve Hindistan'da görülebilen bu kuşların sayıları özellikle yasadışı avcılık nedeniyle son yıllarda ciddi azalma gösteriyor. Ülkemizde Beypazarı'nda, İnözü ve Kırmir vadilerinde yuvalayan akbabalar, yöre halkı tarafından da rahatsız edilmedikleri için insan topluluklarından uzak yaşamıyorlar. Beypazarı Belediyesi'nin tavuk çiftliklerinden gelen hayvansal atıkları da bu hayvanlar ayrı bir çukura

biriktirmesi, Küçük Akbabaların bu yörede toplanmasının başlıca nedenlerinden biri. Bahar aylarında Beypazarı çöplüğünde 100'ün üzerinde akbabayı bir arada görmek mümkün. Akbabalar Beypazarı'nın turistik gelişimine de katkıda bulunuyorlar.

Bu sene de bu kapsamda gerçekleştirilen Uçurtma Şenliğinde Doğa Derneği Hıdırlık Tepesi'nde çocuklara teleskop ve dürbünlerle akbabaları gösterdi ve onlar hakkında bilgi verdi. Doğa Turizm acentesi de Şenlik öncesinde, Küçük Akbabaların kur danslarını izlemek ve yuvalarını göstermek için Beypazarı'na özel bir tur düzenledi. Bu turda sadece Küçük Akbaba değil Kara Leylek, Kızıl Şahin, Gökdoğan gibi kuş türleri de görüldü. İnözü Vadisi'nde bülbüller, baştankaralar ve ağaçkakanlar dinleyerek keyifli kahvaltılar yapıldı.



Gökyüzü

İhsan Kuşçu





Çocukluğumda en büyük ilgi alanlarımdan biri gökyüzü, diğeri de uçmaktı. Evimiz o zamanki şehir hipodromuna çok yakın olduğundan tüm askeri geçit törenlerini izleme şansımız oluyordu mahalle arkadaşlarımla birlikte. Törenlerde üstümüzden alçak uçuş yapan F104 savaş uçakları, Türkkuşu'nun pervaneli uçakları ve en çok da paraşüt atlayışlarıyla ilgilenirdim. Arkadaşlarımın

tamamı savaş jetlerini hayal ederken, benim favorim pervaneli pır-pır'lardı. Yavaş uçmalarının çevremi izlememe izin vereceğini düşündüğümünden bunu isterdim. O yıllarda kaç kere mukavva kanatlar yaptığımızı, kaç kere eski çuvallardan paraşütlerle inşaatlardan kum yığınlarına atladığımızı ve kaç kere yara berelerimi iyileşene kadar annemden saklamaya çalıştığımı hatırlamıyorum.

İlkokul hayatım boyunca en gözde kitaplarım evdeki renkli ansiklopedi ciltleriydi. Kimse benden iyi bulut tiplerini, rüzgarların yön ve adlarını bilemezdi. Hiç unutmadığım bir şey de, düğüm atmayı, pratik hava tahmini yapmayı öğrendiğim “Deniz Kuvvetleri”ne ait eski bir ajandaydı. Benim için hazine değerinde olan bu ajanda uzun yıllar benimle kaldı.

Fotoğrafa başladığım ve kendi siyah-beyaz fotoğraflarımı evde bastığım yıllarda çok sayıda deneysel gökyüzü fotoğrafı çekmişim. Eğer siyah-beyaz fotoğraf çekip kendiniz basıyorsanız, işin %20’si deklanşöre basmak %80’i ise karanlık odadır. Çeşit çeşit renkli filtreler, tramlar, eski kadın çorapları... Baskıda her şeyi denerdim. Gerçekten

çok iyi siyah-beyaz gökyüzü fotoğrafları serim olmuştu. Bir gün tüm koleksiyonumu bir tamron objektifle değiştireceğim ise aklıma bile gelmezdi.

Biraz kompozisyon bilgisi, biraz gözlem yeteneği... Gökyüzü fotoğrafı çekmek için daha fazlasına ihtiyacınız yok. Elinizde ne tip fotoğraf makinesi olursa olsun çok güzel ve eğlenceli işler çıkarabilirsiniz.

Her zaman olduğu gibi, gün batımı, gün batımında gökyüzü fotoğrafları sizi günün yıldızı yapabilir. Böyle çalışmalara “banko fotoğraf” diyebiliriz. Dramatik renkler, ışık oyunları...

Tekrar görüşene dek, ışığınız ve şansınız bol olsun.





Aladağlar Türkiye'nin güneyini boydan boya kaplayan büyük Toros silsilesinin doğu tarafında, batıda Niğde, kuzey ve doğuda Kayseri ve güneyde Adana illeri arasında yer alır. Batı Aladağlar ulaşım kolaylığı sebebiyle dağcılar ve kaya tırmanıcılarının rağbet ettiği bir bölgedir. Buna karşın Doğu Aladağlar sarp, engebeli ve ana yollara uzak olduğundan doğa sporcuları tarafından fazlaca ziyaret edilmez. Bozulmamış vahşi doğası, keşif ve macera ruhuna sahip doğa sporcularına muhteşem olanaklar sunar. Stabilize yollarının bolluğuyla büyük, zorlu tırmanışlara; manzaralı, uzun ve hızlı inişleri ile Doğu Aladağlar dağ bisikletçileri için cennet sayılabilir.



Doğu Aladağlar Dağ Bisikleti Etkinliği

Tolga Kanık
www.tolgakanik.fotopic.net





Aladağlar kendi sınırlarıyla yüzleşmek isteyenlerin yeridir

11 Mayıs - Güney Şelale - Kapuzbaşı köyü – Divrik Yayla – Barzama Köyü
Sabah 07:00'de kalkıp sıkı bir kahvaltıdan sonra bisikletlerimizi monte ettik. Hazırlıklarımızı tamamlayıp Güney Şelale mevkiindeki pansiyonumuzdan Kapuzbaşı köyüne doğru pedal çevirmeye başladık. Hedefimiz Kapuzbaşı Köyü'nden Divrik Dağı'nın (2524m) batısında kalan Divrik Yayla'ya tırmanmak, buradan da Barzama Köyü'ne inmekti. Önceki gün yöreyi iyi bildiğini söyleyen pansiyon sahibimizden rota tarifini almıştım. Rotanın kolay olduğunu, yolumuzu rahatlıkla bulacağımızı yineleyip durmuştu. Ancak daha Kapuzbaşı Köyü'nün içinden Divrik Yayla yoluna bağlanana kadar üç dört defa yolumuzu şaşırдық. Aslında yöre insanından alınan bilgilere pek güvenilmemesi gerektiğini biliyorduk. Keşfetmek de böyle olmalıydı zaten; bilinmeze doğru ilerliyorduk.

En sonunda Divrik Yayla yolunu bulup yavaş yavaş yükselmeye başladığımızda gölgeli Kapuzbaşı'yı geride bırakıp yakıcı güneşle başbaşa kalmıştık. Önümüzde uzunluğunu bilmediğimiz, yer yer oldukça dik ve taşlık bir yol uzanıyordu. İrtifanın da etkisiyle böyle bir arazide düşmeden bisiklete binmek müthiş bir enerji istiyordu. Bozuk satıhta sık sık dengemizi kaybediyor, tekrar kalkış yapmak için düşük vitesle hızlı pedal çeviriyor, nefes nefese kalıyorduk. Yolda karşılaştığımız her çeşmenin altına girip kana kana su içmemize rağmen susuzluktan boğazımız kuruyordu. Mataralarımıza doldurduğumuz su kısa sürede kaynıyor, içilmez oluyordu. Öte yandan tırmandıkça manzara daha da güzelleşiyordu. Her mola verdiğimizde karlı Aladağlar'ın sarp zirvelerini ve derin vadilerini seyrediyorduk. İçinde bulunduğumuz bu büyüleyici mekanda kendimizle ve sıcaklarla verdiğimiz beş saatlik zorlu mücadeleden zaferle çıkarak en sonunda yaylaya ulaştık. Uzunca bir mola verip açlığımızı giderdik-

ten sonra, sıra günün problemine, nereden iniş yapacağımızı tespit etmeye gelmişti. Kuzey-kuzey batı istikametinde, Barzama'ya ulaşan, vadi tabanından başlayan metruk bir yol bulmamız gerekiyordu. Ancak sorun yolun hangi vadiden gittiğiydi. Yayla birbirinden uzak bir kaç ayrı düzlükten oluşuyordu. Ötede beride bu düzlüklerden bizim vadiye paralel başka vadiler de aşağı gidiyordu. Arazi ormanlık olduğundan aşağılarda hiç bir şey göremiyorduk. Kafamız iyice karışmıştı. Yaylanın uzak ucunda gördüğümüz Yörüklerle konuşunca sorun çözüldü: Hemen altımızdaki vadi tabanına inecektik. Sık ağaçlıklı ve dik arazide hiç bir yol belirtisi yoktu. Yolu bulmak için üç kola ayrıldık. Sonunda İbrahim tamamen taşlık bir patikadan oluşan yolu buldu. Uunca bir mesafe bisikletleri kayaların üzerinden taşımak zorunda kaldık. Ağır ve kararlı tırmanışımızın ardından hızla aşağı inmeye başlamıştık. Derede gördüğümüz bir havuzcuğun yanında hiç düşünmeden durduk ve soyunup suya atladık. Çay keyfinden sonra zevkli inişimize devam edip vadiyi bitirdik ve Barzama Nehri'ne (eski Yahyalı yolu) vardık. Sola dönerek biraz daha pedal bastık. Dere yatağını paralel giden yolu takip ederek yarım saatte Barzama Köyü'ne vardık. Barzama, Aladağlar'ın eteğinde 1100 metre yükseklikte şirin bir köydü. Evinde konaklayacağımız genç muhtar Cumali ağabey, köy kahvesinin önünde her zamanki güler yüzüyle bizi karşıladı. Köyde tanıdık eski dostlarımız da kahveye uğrayınca koyu bir sohbetle daldık. Yorgunluğumuzu attıktan sonra eve gidip yerleştik.

Ertesi gün Barzama'dan eski Yahyalı yolunu takip edip kuzeyden dolaşarak başladığımız noktaya, Güney Şelale'ye varmak istiyorduk. Böyle bir rotanın mümkün olup olmadığını bilmediğimizden köylülere sorduk. Ne var ki, her kafadan bir ses çıkmaya başlayınca ümitsizliğe düştük. Kafamızın iyice karıştığı bir anda eski dostum "Grajör" lakaplı Ramazan kahveye gelerek imdadımıza yetişti ve rotayı kağıda güzelce çizip kafamızdaki tüm

soruları aydınlattı. Hedefimizi gerçekleştirebileceğimiz yol bağlantılarının var olduğunu öğrenince sevindik. Eğer başarabilirsek iki günde sadece kas gücüyle kocaman bir daire çizmiş olacaktık. Sabah güneşin doğuşuyla yola koyulmalıydık. Hepimiz heyecanlıydık; bakalım bu zorlu yolculukta bizi ne gibi maceralar bekliyordu.

Dünyanın tepesindeki bar

Grajör Ramazan, 2002'de Aladağlar'ın 3100 metre yükseklikteki Yedigöl platosunda Türkiye'nin, belki de dünyanın en yüksekteki barını açan kişiydi. Başlangıçta kimse onun bu kuş uçmaz kervan geçmez yerde tutunabileceğine inanmamıştı. Ancak o cesaretin ve yaratıcı zekanın neler başarabileceğini hepimize kanıtladı. Şimdi her sezon bölgeye yürüyüş ve tırmanış için gelen yerli ve yabancı yüzlerce insan Ramazan'ın barına uğramadan geçmiyor. Ramazan her sene Haziran-Eylül ayları arasında atlara erkakını yükleyip Barzama'dan Yedigöller'e çıkıyor. Ziyaretçiler, Ramazan'ın Direktaş ve Büyük Göl manzaralı, hem de sobalı barında güneşin batışıyla kızılığa bürünen Aladağları seyrederek günün yorgunluğunu atıyorlar.

12 Mayıs - Barzama Köyü - Çamlıca Köyü - Yeşilköy- Çavdaruşağı Köyü – Güney Şelale

Sabah 05:00'da hepimiz ayaktaydık. Dünkü yorucu idmandan sonra tüm kaslarımız ağrıyordu. Önümüzde çok uzun ve engebeli bir yol vardı, ama zamanımız kısıtlıydı. Önceki gün köye varmadan önce bağlandığımız eski Yahyalı yolunu kuzey yönünde takip ederek Çamlıca Köyü'ne oradan da Yeşilköy'e ulaşacaktık. Buradan yeni Yahyalı yoluna kavuşup sağa dönerek Zamantı Nehri boyunca Büyük Çakır köyü üzerinden Güney Şelale'ye doğru var gücümüzle pedal basacaktık.

Bir süre tatlı bir eğimle Barzama nehrini takip eden yol yavaş yavaş doğuya yönelerek nehri arkada bıraktı ve döne döne yükselmeye başladı. Arazi de şekil değiştirerek,



Barazama'nın büyük ve derin bir kanyonu andıran vadisi yerini küme küme ağaçlarla bezenmiş tepeliklere bıraktı. Bu yaylalarda hayvancılıkla hayatlarını idame ettiren yörüklerin yanlarından geçerken kah haylaz çocukların muzipliklerine maruz kalıyor, kah köpekler tarafından kovalanıyorduk. Alabildiğine uzanan dağlar tepeler artık ayaklarımızın altındaydı. Yol giderek düzleşti ve aşağı inmeye başladı. 750 metrelik ilk büyük tırmanışımızı tamamlayıp Divrik dağı manzaralı geçide varmıştık (1850m). Uzaklarda Zamantı Nehri yeşil rengiyle dağların arasından kıvrıla kıvrıla akıyordu. Arkamızda ise Aladağlar tüm ihtişamıyla yükseliyordu. Etkileyici bir manzaraya sahip bu noktada uzun bir molayı hak etmiş-tik. Doğrusu verdiğimiz emeğe deymişti.

Kasklarımızın kayışlarını sıkıladık, süspansiyonları açtık, frenleri bıraktık ve bin metrelik hızlı inişin tadını çıkartmaya başladık. Ancak bozuk satıh çok iyi konsantrasyon gerektiriyordu. Bir anlık dalgınlık istenmeyen sonuçlara yol açabilirdi. Titreşimden ellerimiz kollarımız uyuşuyordu. Bir süre sonra iniş yapmaktan yorulmaya başlamıştık. Zikzaklı yolun solunda ve sağında başka yollar da vardı. Hangi yol nereye gidiyordu. Kafamızı bu sorular kurcalarken "kaybolmak" düşüncesini aklımıza bile getirmemeye çalışıyorduk. Issızlığın ortasında emin olduğumuz tek şey bir başka zorlu tırmanışın bizi beklediğiydi.

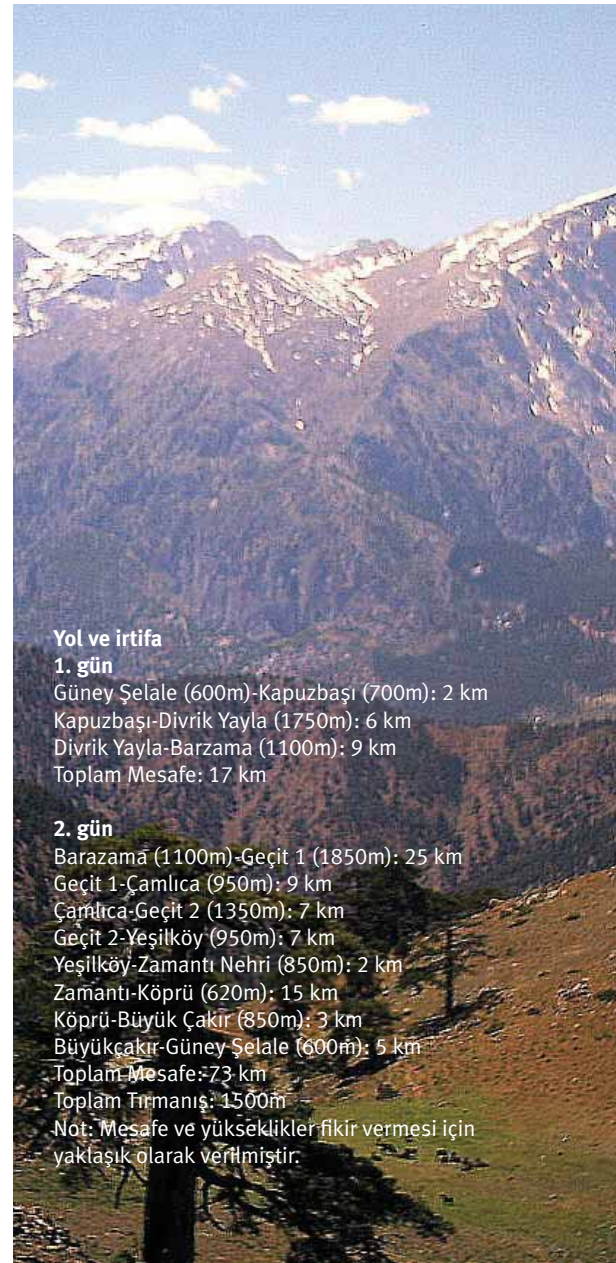
Zamantı'da yüzüp serinledikten sonra önceden gördüğümüz zikzaklı yokuşa vurduk. Sıcaklarla mücadele ederek 450 metrelik tırmanışı tamamlayıp geçitten Delialıuşağı olduğunu öğrendiğimiz köyü seyre başladık. Aşağıda asfalt yol siyah rengiyle kendini belli ediyordu. Uzun ve zevkli bir başka inişle önce Yeşilköy'e ardından da nihayet yeni Yahyalı yoluna yani asfalta ulaşmıştık. Bu noktadan sağa dönüp Zamantı boyunca devam edecektik. Bisiklet bilgisayarımız buraya kadar kat ettiğimiz mesafenin 50 km olduğunu gösteriyordu. Hepimiz sevinçliydik. Yolun büyük

bölümü bitmiş, hedefimize yaklaşmamıza az kalmıştı. Yani artık her şey çantada keklikti. Ya da biz öyle sanıyorduk!

İyi kondisyonlu bir tur bisikletçisi düzgün yolda 150 km'lik bir mesafeyi rahatlıkla kat edebilir. Ancak sıcaklar, rampalar ve bozuk yollar kat kat daha fazla enerji harcamamıza neden olup bizi tüketmişti. Üstüm başım çamur içindeydi, ayakkabılarım tozdan görünmüyordu, tüm vücudum terden yapış yapış olmuştu. Hepsinden beteri yorgunluktan düşüp bayılmak üzereydim. Ama yine de yaptığım işi seviyordum!

Yolda sonsuz sayıda iniş ve çıkış vardı. Bazı yokuşlar çok inatçı ve dik oluyordu. Her yokuşta bunun son olmasını ümit ediyordum çünkü dizlerim artık müthiş acı vermeye başlamıştı. Bazen acıya dayanamayıp bisikletimi itmek zorunda kalıyordum. Bir süre sonra hedefimiz sabrımızın sınırlarını zorlayan bir tür nefis terbiyesine dönüşmüştü. Çavdaruşağı Köyü yakınlarında kendisini halk ozanı olarak tanıtan Cuma abimizin mekanında durup yemek molası verdik. Yemekten sonra odun ateşinde pişmiş çayın tadına bakarken abimizin çaldığı ezgiler hepimizi mayıştırdı. Toparlanıp devam ettik. Büyük Çakır'dan önce karşımıza 230 metrelik bir rampanın çıkacağı biliyorduk. Ama rampa görününce ekipte bir yılğınlık hakim oldu. Ekibin bir kısmı devam edemeyeceğine karar verdi. Sonuçta ben köye minibüsle gidip aracımızı alıp geri geldim ve kalanları topladım. Köyde, devam eden ekip yanımıza geldi, el sıkışıp birbirimizi tebrik ettik; iyi bir iş çıkardığımız konusunda hemfikir olduk. Akşam yorgunluktan olduğumuz yere yığıldık.

Güneş batarken, anılarımızın yüzümüzde yarattığı tebessümle tabiatın güzelliğine dalıp gitmiştik.



Yol ve irtifa

1. gün

Güney Şelale (600m)-Kapuzbaşı (700m): 2 km
Kapuzbaşı-Divrik Yayla (1750m): 6 km
Divrik Yayla-Barzama (1100m): 9 km
Toplam Mesafe: 17 km

2. gün

Barzama (1100m)-Geçit 1 (1850m): 25 km
Geçit 1-Çamlıca (950m): 9 km
Çamlıca-Geçit 2 (1350m): 7 km
Geçit 2-Yeşilköy (950m): 7 km
Yeşilköy-Zamantı Nehri (850m): 2 km
Zamantı-Köprü (620m): 15 km
Köprü-Büyük Çakır (850m): 3 km
Büyükçakır-Güney Şelale (600m): 5 km
Toplam Mesafe: 73 km
Toplam Tırmanış: 1500m
Not: Mesafe ve yükseklikler fikir vermesi için yaklaşık olarak verilmiştir.

Suyun üstü başka, altı başka kültür

Foça

Hakan Tiryaki
hakan@sth.org.tr



Sualtı Temizlik Hareketi SHT Foça'ya gittiğinde bu pırl pırl, düzgün, temiz ve güzel bir kıyı kasabasına aşık oldular. Ama bu harika yerde denizin altına baktıkları zaman inanılmaz miktarda sualtı çöprü ile karşılaştılar. Suyun üstünü bu derece güzel koruyan, bilinçli bir halkın suyun altı ile ilgili bu kadar duyarsız olması herkesi şaşırttı.

STH'nin Mayıs ayındaki adresi Foça'ydı. 12 Mayıs Cumartesi günü Küçük Deniz'de yirmisekizinci SHT Etkinliği geride kaldı.

Kış boyunca bıçak gibi kesen rüzgar, dondurucu soğuk ve buz gibi Boğaz'ın sularının aksine bu seferki adres sıcak mı sıcak bir Ege kasabasıydı. Daha ilk görüşte "işte burası" dedirten, sakin, huzurlu Foça.

İstanbul'da gerçekleştirdiğimiz etkinliklerde minibüslerde değişmeye, arazözlerden akan sularla yıkanmaya alışmış 14 STH Gönüllüsü için fazlaca konforlu bir hafta sonu olarak hafızalarımıza kazandı. Foça Belediye Başkanı sayın Gökhan Demirağ ve tüm belediye görevlileri misafirperverlik kelimesinin hakkını sonun kadar verdiler...

Öğle saatlerinde SHT Gönüllülerini kabul ederek kent hakkında bilgiler veren belediye başkanının anlattıkları, ilk izlenimlerimizi haklı çıkartmakla kalmıyor, hepimize tam yaşanacak yer dedirtiyordu.

İki tarafı askeri bölgeyle çevrili Foça, Özel Çevre Koruma Alanı ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Alanı olarak iki koldan sıkı bir koruma altına alınmış. Öyle ki kentte tüm yapılar iki katlı ve imar izni bulunmuyor. Sahillerinde balıkçılık bir tarafa bir çok bölgesinde yüzmek bile yasak... Çünkü gerçekten korunması gereken bir çok değer Foça'ya ve Foçalılara emanet edilmiş.

Yine öğrendiğimize göre daha bir çok sahil beldemiz foseptik sistemi ile baş etmeye çalışırken, bir kısmı alenen veya alttan altta atıklarını denize boca ederken Foça tam arıt-



ma sistemine sahip. Hatta, başkanın ifadesine göre tüm altyapı çalışmaları tamamlanmış ve borcu bulunmayan tek belediye Foça Belediyesi. İnanmakta güçlük çekiyor insan ama ilk ağızdan olunca hayret ve ibretle kabul etmek kalıyor bize.

STH Açık Hava Sergisi ile başlaması planlanan etkinlik hazırlıkları sürerken alanı dolduran ilköğretim öğrencileri STH Gönüllüleri eşliğinde kıyı temizliği ile programa başladılar. Hazırlıklar tamamlanana kadar geçen süre içinde minikler otuz sekiz çuval dolusu atık toplayarak etkinliğe katkıda bulundular. Kıyı temizliği izleyen Açık Hava Sergisi gezisinin ardından sualtı temizlik ekiplerinin çalışmalarına sıra geldi.

Aslında bu noktaya kadar her şey son derece keyifli ve olumlu gidiyordu. Ancak sudan çıkan ilk çuvalar ve temizlik ekibindeki arkadaşlarımızın yorumları tabloyu değiştirdi. Dışarıdan bakıldığında büyüleyen Küçük Deniz'in altı ne yazık ki bir çöplük görünümündeydi.

Özellikle bazı noktalardaki birikimler bize Harem'i bile hatırlattı ne yazık ki. Pet şişeler, meşrubat kutuları, çapalar, maket bıçakları, halılar, olta parçaları, avlanmak için bırakılmış kafesler ve büyük ama boş deniz kabukları hiç de görmeyi umduğumuz manzaranın öğeleri değillerdi.

6 temizlik dalıcısı tarafından gerçekleştirilen örnekleme çalışmalarında toplam 260 parça katı atık çıkartılarak kayıt altına alındı. Özellikle koyun güneyde sona erdiği noktalara yaklaştıkça atık birikiminin arttığı izlenmekte. Çıkartılan atıklar arasında istem dışı denize düşmesi muhtemel parçalar mevcut. Ancak

bunlar arasında yer alan özellikle halı, battaniye gibi deniz tabanını tamamen örterek ciddi bir tahribata yol açan materyalleri ayrıca değerlendirmek gerekmektedir. Yıllık rüzgar şiddeti ortalaması bir hayli yüksek olan Foça'da insanların bu konuda biraz daha hassas olmaları yerinde olacaktır.

Envanter listesi incelendiğinde Foça'da sualtı katı atık birikiminde yine iki önemli kaynak ön plana çıkmakta; tekneler ve sahili kullanan insanlar. Özellikle ikinci kaynak üzerine Foça'nın da İstanbul gibi bir bahanesi var kendince. Hafta sonları çarşı izni için meydanı dolduran sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel alt yapısı görece zayıf askerler Foçalılara göre asıl önemli kaynak. Tabi ki gözleme dayanan, zamana yayılmış veriler olmadan bu konuda yorum yapmak zor.

Burada Küçük Deniz'in kuzey-batısında yer alan ikinci bir noktadan söz etmeden geçmemek gerek. Koyun çıkışında, büyük balıkçı teknelerinin bağlandığı alan dışarıdan gözlemlendiğinde dahi son derece vahim bir tablo sunmakta. Özellikle büyük boyutlarda katı atıklar ve tabi yeni adıyla "ÖTL"ler, yani vakti zamanında bariyer olarak kullanılan lastikler sualtını doldurmuş bir halde.

Sonuç olarak Foça biraz buruk bir STH Etkinliğine sahne oldu. Yolu düşen herkesin ilk görüşte bağlanacağı film seti havasında bu kentten ayrılmak gerçekten çok zor. Ancak asıl zor olan tarih boyunca önemini, güzelliğini, ekmeğini denizden alan bir kentin kendi denize karşı duyarsız tutumunu anlayabilmek. Gerçi dürüst olmak gerekirse, yirmibeş yıl önce bize İstanbul'da deniz bitecek, balık bitecek dediklerinde biz İstanbullular da önemsememiştik. Hala da bir çoğumuzun bir



fikri bile yok... Ama Foça'nın en azında hala şansı var. Kültürünü, karakterini, denizini; onu var eden bileşenlerini koruma ve daha da önemlisi örnek olma şansı var. İşte bu nedenle Foça STH açısından önemle üzerinde durulacak bir ikinci nokta haline geldi. Foça'da zamana yayılacak bir bilinçlendirme, temizlik ve izleme çalışması yapılabilmesi için yeni bir proje üzerinde çalışılmaya başlandı bile. İlk aşamada bir sualtı görüntüleme ekibi detaylı bir çalışma ile kent sakinlerine sualtının her noktasını izletecek ve STH Gönüllüleri tarafından görüntüler eşliğinde potansiyel riskler anlatılacak.

Uzun lafın kisası, ne yazık ki çok genel bir sorunuz var denizlerimizle. Topraksoylu yurdum insanı bir türlü deniz insanı olamıyor. Denizi anlayamıyor, yaşamında konumlandıramıyor. Fırlatıp attığı herhangi bir şeyin yok olup gideceğini düşünmek hala daha çok işine geliyor. Çünkü ne yazık ki deniz demek rakının yanında balık demek bir çoğu için. Bir çoğu için açılması gereken engel demek. Kimisi için pervasızca tüketilecek kaynak demek. Denizcilik bakanlığı, deniz politikası ve nihayetinde deniz kültürü olmayan bir ülkenin en olası sancılı bunlar.

Tembellik edip orijinal bir şeyler var mıydı diye soran varsa; bu seferki nadide parça bana göre yaklaşık 30 cm çapındaki mermer küre... Devamı STH Veri Arşivi'nde... (<http://veri.sth.org.tr>)

Ayrıca, STH Foça Etkinliği envanter listeleri, tespit ve önerilerin bir araya getirildiği bir "pdf" belgesini STH İnternet Platformunda, STH Kütüphanesi bölümünde (www.sth.org.tr) bulabilirsiniz...

Bir Enduro Yarış Fotoromanı

Yazı: Ömer Ölçer

Fotoğraflar: Ömer Ölçer - Fikret Hıdır - Aydın Usluer - Ahmet Yeşilağaç



Bir gün Enduro camiasına bir haber yayıldı. Türkiye'nin dört bir yanından en hızlı sporcular geldiler.



Vakti olanlar erken gelip bol bol antrenman yaptılar.



Çok antrenman demek dersine, iyi çalışmak demek olduğu kadar çok yorulmak demektir. İnsan sporcu bile olsa yorulunca ne yapar... Elbette ki dinlenir.



Yarışa girmek için antrenman gereklidir. Fakat yarıştan evvel bazı kontrollere katılıp motosikletlerin onaylatılması da zorunludur. Bu kontrole yarış hazırlıklarını tamamlayan motosikletler katılabildiğinden Teknik kontrol öncesinde, Mandalıncı otel önünde her türden sorunu kendi başına halledebilen gerçek endurocular bıkıp usanmadan motosikletleri ile uğraştılar.



Teknik kontrol onayı alan sporcular resmi süreler içinde antrenman yapma fırsatı buldular ve Turgutreis Belediyesi ve Çağdaş Holding desteği ile sağlanan ağır iş makineleri ile son kez düzeltilen parkurda, en güvenli çizgileri bulmaya çalıştılar.



Ve Türkiye Enduro Şampiyonası yarışlarına Bodrum Motosiklet Kulübü tarafından kazanılan yeni alışkanlık, Magazin startı, 20 Mayıs Pazar saat 09.00'da Turgutreis Belediyesi önünden verildi.



Sezonun başladığı günlerde sakin bir tatil hayal eden yerli-yabancı turistlerin şaşkın bakışları altında sessizliği yırtarak ileri fırlayan yarışçılar bir nefeste Mandıra Köyü parkurunun start alanına geldiler. Start alanı 2005 yılından bu yana olduğu gibi yerli yerinde düzenlenmişti. Özel Bodrum Hastanesi ambulansı ile Jandarma ekipleri ve Turgutreis Belediyesinin devasa itfaiye kamyonu sabahın erken saatinde yerlerini almışlardı.



Saat 10.30'da yarış başladı.



Seyirciler önlerinden geçen motosikletlerin 17 km.lik parkuru dolaşıp tekrar geri dönüşlerini görmek amacı ile muhteşem manzaraya karşı yerlerini almış ve gelen yarışçılara tekrardan tezahürata başlamışlardı.



Mandıra Pistinde beşinci kez yarış seyretmeye gelen onca kalabalık önlerinden uçarcasına geçen bu çılgın insanları kıskanarak veya takdir ederek alkışladılar.



Bu arada starttaki seyircilerden yükselen uğultu herkesi meraklandırdı. Bu uğultunun sebebini merak edenler Kemer motosiklet kulübünden yarışa katılan Mehmet Saygın'ın ATV ile virajları dönüşündeki agresif görüntüleri karşısında nefeslerini tuttular.



Almanya'dan gelip uzun zamandır hayalini kurduğu memleket yarışlarına ilk kez katılan Özcan İnce istikrarlı şekilde yarışa devam ediyordu.



Mandıra Parkurundaki istikrarlı organizasyonlar sporcuların sponsor bulmalarına da katkı sağlamıştı.



Yarış sonuçları ilan edilip Ödül Töreni başladığında daha evvel yapılan yarışlarda dağılan kalabalık vefalı bir davranışla dereceye giren sporculara ve yarış görevlilerine gerekli desteği vermek için start alanında yerlerini almıştı.



1. Etap tamamlandığında herkes daha yeni kendine gelmeye başlamıştı. 2. Etap'ta aslında her şey normal akış içerisinde devam ederken 76 numaralı Honda'sı ile seyircinin gazına gelen Ahmet Aktaş, tam gaz geldiği ikinci rampada hızını tutturamayıp panik yaparak havada gaz kesti ve motosiklet yere ön tekerlek üzerinde indi. Sonuç pek iç açıcı değildi elbette.



Mandıra Parkuru, 2007 yılında da Bodrum yarımadasından, çevre ilçelerden ve diğer illerden gelen adrenalin bağımlılarına şifa dağıtmıştı.



Bu zor şartlarda görev yapan vefakar hakemleri unutmamak gerek. Gelirler tarafsız olarak canla başla görevlerini yaparlar.



Ahmet piste giren ambulans ile hastaneye kaldırıldı. Ve akşam taburcu edildi.



3. Etap startı bir eksikle başladığında Feronia Titus desteği ile yarışan eski kurt Burak Özel yarışa ağırlığını koymuştu.



Dereceye giren sporcular kazandıkları kupalarını kucaklarken bir zorlu sınavı daha hatasız geçtikleri için mutluydular

Bodrum Motosiklet Kulübü yönetimi büyük bölümünü tamamladıkları Motokros Pistinin 2008 yılındaki yarışlara yetişmesi için yeni bir program yapmak üzere fikirler beyan etmeye başladığında Türkiye'nin dört bir yanından gelen vefakar sporcular vedalaşma faslını bitirip memleketlerine doğru yola koyulmuşlardı.



4x4'lerde yine yeniden Opel

2000'li yıllara kadar Frontera ile arazi aracı pazarında sağlam bir yer edinen Opel, senelerdir 4x4'lerden uzak duruyordu. Sonunda crossover segmentinin pazar olarak çekiciliğine karşı koyamayan GM, Captiva'ya kardeş getirmeye karar verdi ve 2 senedir konsept olarak zemin yoklayan Antara, Opel'in yeni 4x4'ü olarak piyasalara sunuldu.

Opel'in SUV segmentindeki yeni aracı Antara, maceralarının çoğunu şehirde yaşayan, ama şehir sınırlarının dışına çıktıkları zaman altlarındaki aracın da onlara uyum sağlamasını isteyen otomobil kullanıcıları için üretilmiş. Antalya'da yapılan bir lansmanla tanıtılan Antara'lar hem yolda hem de oldukça kayalık seçilen bir off-road parkurunda yeteneklerini sergilediler.

Antara yeni trende çok uygun olarak, 4x4 çizgisinin arazi aracı değil daha çok yol aracı bölümünde duruyor. Dış görünümü ile çekici ve performanslı bir sedan olan Antara'daki spor detaylar hem aracın görüntüsüne bir off-road havası katıyor hem de dışarıdan bakanlar için, sürücünün yol dışına taşmaya meyli olabileceği konusunda bilgilendirme işlevi görüyor.

GM, Güney Kore'li Daewoo'yu aldıktan sonra Kore'de ürettiği Chevrolet markası ile, ardından aynı ülkede ürettiği Antara ile Avrupa 4x4 pazarına girdi. Aynı platformu paylaşan bu iki araç bir çok açıdan benzerlik gösteriyorlar. 101 bin YTL'den başlayarak satışa sunulan Antara'nın bu yıl 1000 adet satması bekleniyor.

Tasarım

Antara özellikle arkadan bakıldığında zarif bir yol aracı, bir sedan. Hatta bu açıdan aracın 4x4 yeteneği ile ilgili bir ipucu edinmek mümkün değil. Ama önden bakıldığında büyük te-

kerlek kemerleri, çıkıntılı ön sis farları, büyük jant tasarımı ve arazi sürüşleri için tasarlanmış ön koruma plakaları Antara'nın farklı yetenekleri olduğunu belli ediyor. İç mekanda sürücü odaklı bir tasarım seçilmiş.

Motor ve şanzıman

Opel Antara, iki ayrı motor seçeneği ile satışa sunuluyor. 1600 bar'a kadar enjeksiyon basıncına, alüminyum silindir başlığına ve değişken geometri turbo ünitesine sahip 150 HP 2.0 CDTI motorun yanı sıra 3.2 litre hacmindeki V6 benzinli motor 224 beygir gücünde ve standart olarak ActiveSelect şanzıman ile sunuluyor.

Elektronik kontrollü akıllı dört-çeker sürüş sistemi

Antara'nın elektronik kontrollü akıllı dört-çeker sürüş sistemi, sürücülerin düşük yakıt tüketimi ve performans taleplerini karşılamak için normal yol koşullarında önden çekişli bir araçken, tekerlekler arasında çekiş farkı oluştuğunda çok kısa sürede gücü 50:50 oranında ön ve arka akslara dağıtılarak 4 çeker sürüşe geçebiliyor. Elektronik olarak kontrol edilen arka aks bağlantısı, arka tekerlekler güç transferi gereksinimini algılayıp, sürücünün bir katkısı olmaksızın gereken tork miktarını arka tekerlekler aktarıyor. ABS, Çekiş Kontrol Sistemi ve ESP'den sistemleri tarafından kontrol edilen bu sistemin güvenliğe katkısı bu lansmanda beklenmedik koşullarda test etme şansını bulduk. 180 km



hızla giderken ön lastik patladı. Normal koşullarda çok tehlikeli olabilecek bu aksiliği, Antara'nın dengeleyici elektronik sistemlerin devreye girmesiyle, sorunsuz bir şekilde atlattık. Antara'yı güvenli bir şekilde yolun kenarına çektiğimizde, patlak lastiğin başında, gelişmiş teknolojilerin ve elektronik kontrollü 4 çeker çekiş sisteminin güvenliğe katkısını bir kez daha gözlemleme şansına bulduk.

Standart Cosmo donanım

Cosmo donanımında 8 yönlü elektrikli ayarlanabilir sürücü koltuğu, direksiyondan kumandalı radyo CD MP3 çalar, yol bilgisayarı, elektronik kontrollü klima, deri döşeme, ısıtılabilir ön koltuklar, hız sabitleyici, park pilotu, yağmur sensörü, deri direksiyon simidi, krom kapı kolları, sunroof, 18" hafif alaşım jantlar, xenon farlar ve gümüş renkli tavan rayları standart olarak sunuluyor.

Sürüş

Yolda sorunsuz, rahat, hızlı ve gerçekten keyifli bir sürüş ortamı sağlayan Antara, yol dışı parkurlarında da hemen hemen sorunsuz atlattı. Bu tarz bir araç söz konusu olduğunda, aşırı kırıcı seçilmiş kayalık bir parkurda, elektronik 4 teker çekişinin avantajlarını görme şansına bulduk. Antara bizi hiç yolda bırakmadı. Ama korkarım konvoyumuzdaki Antara'ların alt koruma parçalarından bazıları Antara'yı bu parkurda terk ettiler. Neyse ki Antara'nın hedef tüketici kitlesi göz önüne alındığında araçların bir daha bu tarz bir parkura girme olasılıkları çok düşük.



Çok sıcak...

Dr. Kürşat Koçak
İhsan Kuşçu

Sıcak Krampları

Genelde bacaklarda, karında ya da her iki bölgede aşırı sıcaktan tuz kaybı ile görülen kasılma ağrılarıdır. Aşırı sıcakta kalan biri yeterince su içse bile tuz kaybını yerine koyamayacağı için sıcak kramplarına maruz kalabilir.

Belirtiler: Karın ve bacaklarda ağrı, bulantı, düşük tansiyon, hızlı nabız, nemli ve soluk deri. Genelde fiziksel durumu iyi olan kişilerin sıcak ve nemli havada iş ya da egzersiz yapmaları sonucu görülür.

Tedavi: Hasta serin, gölge bir yere alınmalı, sıkı giysiler gevşetilmeli. Bulantı yok ise 1-2 bardak tuzlu sıvı verilmeli. Kramp girmiş kasa kesinlikle masaj yapılmamalıdır. Sıcak krampına maruz kalan kişi 12 saat kadar istirahat etmeli.

Su Zehirlenmesi

Fazla sıcak nedeniyle aşırı terleyen kişi kaybettiği sıvıyı telafi etmek üzere su içiyor ancak terle kaybettiği sodyumu (tuz) yerine koymazsa, zaten az olan sodyumun içilen su nedeniyle yoğunluğu iyice düşeceğinden ortaya çıkan tabloya "su zehirlenmesi" denilmektedir. Tedavi edilmezse (sodyum yerine konmazsa) bilinç düzeyi gittikçe kötülebilir ve kişi komaya girer.

Belirtiler: Sodyum eksikliğinden, sıcak bitkinliğine benzer belirtiler ortaya çıkar. Bulantı, kusma, baş ağrısı, bilinç düzeyinde değişiklik görülür.

Tedavi: Ağızdan alabiliyorsa tuzlu içecek (ayran) verilebilir, ağızdan sıvı alamıyorsa damar yoluyla tuzlu serum verilir (SF-%0.9 NaCl)

Sıcak Bitkinliği

Sıcak havada dışarıda dolaşanlarda sık rastlanır. Aşırı sıcaklarda terleme ile vücuttan tuz – elektrolit kaybına bağlı oluşan bir durumdur.

Belirtiler: Yorgunluk, halsizlik, bayılma duygusu, hızlı nabız, ateş yükselmesi. Sıcak bitkinliğinin hayati tehlikesi yoktur. Güneş çarpmasının daha hafif şeklidir. Yerinde müdahale ile kısa zamanda düzelir.

Tedavi: Hasta serin bir yerde alınır ve sıkı giysileri gevşetilir. Sırtüstü yatırılır ve bacakları yükseltilir. Bol miktarda sıvı özellikle tuzlu ayran içirilir.

Güneş veya Sıcak Çarpması

Aşırı sığağa maruz kalma sonucu beden ısısını ayarlayan mekanizmanın bozulmasına bağlı hayati tehlikesi olan bir durumdur. İlerlemiş sıcak çarpması çok tehlikelidir, tedavi edilse bile hastaların %20'si ölüyor. İyileşenlerin ise sinir sisteminde kalıcı hasarlar oluşabilir, denge ve koordinasyonlarının normale dönmesi ise aylar alır. Ancak ilk belirtiler görüldüğünde tanı konur ve bilinç kaybından önce tedaviye başlanırsa iyileşme şansı oldukça yüksektir.

Belirtiler: İlk Belirtiler, Çok yüksek ateş (~ 41

derece), Terleyememe, Komaya kadar giden sinir sistemi bozuklukları, Halsizlik, baş ağrısı, baş dönmesi, bulantı, kusma, hızlı nabız, cildin kuruması. Daha sonra ortaya çıkan belirtiler; algı ve koordinasyon bozukluğu, görme bozukluğu, göz çukurlarının belirginleşmesi, bilincin kapanması.

Bu belirtiler ortaya çıkar çıkmaz tıbbi yardım çağırılmalıdır.

İlk Yardım: Hasta hemen serin ve hava akımı olan bir yere alınmalı. Sıkı giysiler gevşetilmeli. Solunum yolu kontrol edilmeli. Hasta su ve vantilatörle soğutulmaya çalışılmalı (ıslak çarşaf ile sarılması önerilir). Ateşi 39 dereceye düşüncüye kadar soğutmaya devam edilmeli.

Sıcakta ısı kaybını (Terlemeyi) önleyen durumlar

- Havadaki nem oranı %75 üzerindeyse terleme buharlaşmadığı için etkisiz kalır.
- Diabet (şeker hastalığı), şişmanlık (obesite), alkolizm vücudun ısı merkezini olumsuz etkiler.
- Diüretik (idrara söktürücü) kullanılması halinde terleme en alt düzeye iner.
- Anti alerji ilaç kullanımı ısı merkezini olumsuz etkiler.

Gölge kuralı; gölgeniz sizden küçükse dışarıda dikkatli olun

Bu kural çocuklara da öğretilmelidir. Güneş ışınlarının yakıcı etkisi dağlarda daha fazladır. Sıcak havanın olumsuz etkilerine karşı her zaman uyanık olunmalı ve zaman kaybetmeden gerekli ilk yardım önlemleri alınmalıdır.

Elinizden suyunuz başınızdan şapmanız eksik olmasın...

Sağlıkla kalın...

Sıcaktan Korunma

- Zorunlu olmadıkça hava sıcaklığının en belirgin olduğu 11:00 – 15:00 saatleri arasında dışarıya çıkılmamalıdır. Çocuklar, yaşlılar, kalp ve şeker hastalığı olanların özellikle dikkat etmeleri gerekir.
- Kapalı alanların havalandırılması, yeterli hava akımının sağlanmasına özen gösterilmelidir.
- Bol sıvı ve mineral içeren içecekler tüketilmelidir. En uygun sıvı desteği limonata (hazır olanlar çok güvenilir değil), en kötü sıvı desteği ise alkollü içeceklerdir. Aşırı sıcakta alınan alkollü içecek kısa süreli serinlik duygusundan sonra, daha fazla su kaybına neden olur.
- Tuzsuz diyet alanların özellikle sıvı ve tuz kaybı yönünden çok dikkatli olmaları gerekmektedir.
- Aşırı sıcakta susamamış olsanız bile sık sık su için, çünkü susamak vücudunuzun su ihtiyacını belirten güvenli bir işaret değildir.
- Sıcakta hafif yiyecekler tüketilmelidir. Aksi takdirde su ihtiyacınız artacaktır.
- Başınızı korumak önemlidir, şapkasız dolaşmayın.

Çok sıcak havada terleyip durmaktan kimse hoşlanmaz. Ama sıcak havanın terlemeden başka olumsuzlukları da var ve bir kısmı ölümcül.

Çok sıcak havalarda ve havadaki nemin arttığı durumlarda 37 dereceye kadar normal olan vücut ısısı 40-41 dereceye kadar yükselebilir. Çok yüksek vücut ısısı hücrelerde, özellikle beyin hücrelerinde tahribat yapar. Aşırı sığağın etkisinde kalan bir kişinin beynindeki ısı ayarlama merkezinin (hipotalamus) fonksiyonu bozulur ve güneş çarpması dediğimiz ciddi sağlık sorunu ortaya çıkar. Şimdi genel hatları ile Sıcak Hastalıklarını bir görelim.

fotogezgin.com'dan, gezi fotoğrafçılığı kampı

Gezi yazı ve fotoğrafları üzerine faaliyetlerini sürdüren fotogezgin.com, bu kez gezi fotoğrafçılığı kampı düzenliyor. Ayalık, Cunda Adası'nda yapılacak olan kampın konusu gezi fotoğrafçılığı üzerine. Gezi fotoğrafçılığı tarihi, fotoğraf makineleri, objektifler, film ve dijital tanımları, aksesuar, ışık ve kompozisyon bilgilerinin verilmesinin ardından uygulamalı çalışmalara yer verilecek.

Uygulamalı çalışmaların gezi fotoğrafçılığı ile bütünleşen Ayalık, Cunda Adası Sokakları, Kaz Dağları ve Assos gibi yerlerde gerçekleştirileceği kamp, öğlene kadar teorik, sonrasında da mekânlarda uygulamalı eğitim olarak devam edecek.

Kamp hakkında detaylı bilgi için www.fotogezgin.com adresine başvurup rezervasyon yaptırabilirsiniz.



Daihatsu Ormanlarının sayısı artıyor

Çevre koruma duyarlılığıyla öncü olan Daihatsu, çevre için büyük tehdit oluşturan küresel ısınmaya karşı başlattığı "Ağaç Dikim Kampanyası"na Tekirdağ'dan sonra Şanlıurfa'da devam ediyor.

Kompakt otomobil üretme konusunda önde gelen Daihatsu, küresel ısınmaya karşı alınması gereken en önemli tedbirlerden biri olan ağaçlandırma ile ilgili kampanyasını genişleterek sürdürüyor.

Ekolojik dengenin korunması ve erozyonun azaltılmasına yönelik en önemli faktörlerden biri olan ormanların korunması ve yeni ormanların oluşturulması için Tema Vakfı ile işbirliği yapan Daihatsu, Tekirdağ'da 4.000 fidandan oluşan Daihatsu 100. Yıl Hatıra Ormanı'ndan sonra şimdi de Şanlıurfa'da 4.000 adet fidan dikiyor.

Daihatsu'nun Ağaç Dikim Kampanyası'nın temelinde binek bir otomobilin tüketeceği her 1.000 lt. yakıt için 7 fidan dikilmesi fikri yatıyor. Daihatsu Türkiye, Otomobil Distribütörleri Derneği aracılığıyla tüm sektör temsilcisi firmaları da benzer bir kampanya başlatmaya davet ediyor.

Formula 1

Hamilton yine zirvede!

Serkan Ketenci
serkan@4x4freelife.com



Kubica'nın böylesi bir kazadan yara almadan kurtulması Formula 1'e getirilen güvenlik önlemlerinin ne kadar yerinde olduğunu bir kez daha kanıtladı.



Geçen ayki yazımda, McLaren gibi büyük bir takım bu çocuğu aldıysa bir bildiği vardır diye yazmıştım, ama artık bu gerçek gün gibi ortaya çıktı. Geçen aydan bu yana 2 GP zaferini de kariyerine altın harflerle yazdıran Hamilton artık dünya şampiyonluğuna aday bir çaylak.

Yapılan yarışlara kısaca bir göz atarsak, Kanada yarışı son yıllarda görmeye alışık olduğumuz yarışlardan çok farklı geçti. 4 kere piste giren güvenlik aracı neredeyse yarışın 70%'ini tamamladığı için klasmana bile girecekti. Şaka bir yana, bu yarışla ilgili en çok dikkatimizi çeken konu BMW Sauber pilotu Robert Kubica'nın korkunç kazası oldu. Kazayı televizyonda ilk gördüğümde tüylerim ürperdi, 10 yıl aradan sonra Formula 1'de bir kayıp daha olduğunu düşünmüştüm. Yayında Kubica'nın aracından çıkarılmasını da göstermedikleri için bu kuşkuym iyice arttı fakat çok değil 15 dakika sonra gelen haberle bilincinin yerinde ve ufak bir kaç kırığı olduğunu öğrenince rahat bir nefes aldık. Yarışa geri dönersek, olaylı Kanada GP'sinin sonunda ise yüzü gülen yarış boyunca şansın peşini bırakmadığı Hamilton oldu. Hamilton 2 güvenlik aracı periyodunun hemen öncesinde pite girerek liderliğini çok rahat bir şekilde sürdürdü. Halbuki bir tur sonra pite girmeye karar verseydi, güç bela yakalamış olduğu 20-30 saniye fark bir anda

kapanacak ve pit için kazandığı avantaj yok olacaktı.

2 sene önce sadece 6 pilotun yarışı nedeniyle olaylı geçen Amerika GP'sinde ise "Pole Position"ı alan Hamilton yarışı baştan sona lider götürdü. Ara sıra takım arkadaşı Alonso ile çekişmeye girse de, iki takım arkadaşı arasındaki çekişme herhangi bir hataya sebep vermeyecek şekilde sonuçlandı ve klasman değişmedi. McLaren'in Montoya'lı günlerinde takım arkadaşlarının birbirlerini geçmek isterken kaza yaptıklarını ve ikisinin birden yarış dışı kaldıklarını görmüştük, artık hem pilotlar hem de takımlar şampiyonası için çok pahalıya mal olan bu tip hataları profesyonel pilotların yapmaması takım için iyi, fakat biz izleyiciler için heyecan yaratmaması nedeniyle bir o kadar kötü. Bunun yanı sıra Amerika yarışında Kubica yerine yarışan Vettel de ilk yarışından puan çıkararak göz doldurdu.

Türkiye yarışı öncesi son 4 yarışa girerken Temmuz ayında Formula 1, 1 Temmuz'da Fransa, 8 Temmuz'da İngiltere ve 22 Temmuz'da Almanya'da koşulacak. Önümüzdeki ay son 2 sezondur olduğu gibi sizlere Türkiye yarışını seyrederken dikkat edilmesi gerekenler ve tribünlerle ilgili kısa bilgiler vermeye çalışacağım...

Mortgage nedir nasıl işler?

Uğur Erten



Türkiye’de henüz isim bulamamış olsa da kanun tasarısında yer aldığı adıyla Konut finansman sistemine detaylı biçimde bakmakta fayda var. Gündeme ilk geldiği günlerde Türk halkına “kira öder gibi ev sahibi olma sistemi” olarak tanıtılmasına rağmen artık herkes biliyor ki mortgage bu kadar basit anlatılabilecek bir sistem değil. Ana kriter noktası özellikle alt ve orta gelir grubundan vatandaşları uzun vade ve düşük faiz oranlarıyla, düşük taksitlerle konut sahibi yapmak olsa da mortgage’ın uzun vadede uygulandığı her ülkenin ekonomisini ayağa kaldırdığı, vatandaşlarının hayat standardını yukarıya çektiği biliniyor.

Yaşadığımız döneme bakarsak Türkiye’de krediyle konut almak isteyenler bir servet ödemek zorunda bırakılıyorlar. Ancak 2004 yılının sonunda gündeme gelen mortgage o dönemde banka konut kredi faizlerini %1’in altına düşürmüştü ve vadeyi de 20 yıla çıkarmıştı. Ancak şu günlerde aylık yüzde 1.50’ler seviyesinde seyreden faiz oranları bile konut kredilerinin özellikle orta ve alt gelir grubu tarafından yaygın olarak kullanılmasını engelliyor. Mortgage sisteminin devreye girip, sistemin kendi finansman kaynaklarını oluşturmasıyla birlikte faiz oranlarının düşmesi sayesinde daha çok kişinin konut kredisi kullanarak uygun şartlarda ve uzun vadelerde ev sahibi olması beklenmekte ve hedeflenmektedir.

Mortgage sisteminin devreye girmesiyle konut alımlarında kredi kullanımı daha da artacak. Böylece kayıt dışılığın en fazla olduğu sektörlerden biri olan gayrimenkul sektörünün kayıt altına alınması hızlanacak. Çünkü

kredi yoluyla yapılan konut alım satımlarında, sistem kendi kendini denetler hale gelecek. Bankalar ya da mortgage kuruluşları kredi verecekleri konutun ipotek ve kredi değerini uzman incelemesi raporlarıyla belirleyecek, böylece alınıp satılan konutun değeri tapu kayıtlarına gerçek değeriyle yansıtılacak. Bu da devletin gerçek dışı beyanlar yüzünden yıllardır yaşadığı vergi kaybının en aza indirilmesini sağlayacak. Yasa öncesi konut kredilerinden alınan faizin yüzde 5’i oranındaki Banka Sigorta Muamele Vergisi (BSMV) ise bundan böyle alınmayacak. Konut ve ipotek finansmanı kuruluşlarının konut finansmanı kapsamında tesis olunacak ipotek işlemleri de harca tabi olmayacak. Mevduat, yatırım ve katılım bankalarının (Özel Finans Kurumları) yanı sıra, artık tüketici finansman şirketleri de konut kredisi verebilecek. Finansal kiralama şirketleri ise konutları tüketicilere finansal kiralayabilecek. Ancak bu şirketler kanunun yürürlük tarihinden itibaren 6 ay içinde, konut finansmanı faaliyetinde bulunamayacak

Buraya kadar genel olarak getireceği artıları anlattık, şimdi bir de sorunlu taraflarına bakalım.

Kanun tüketiciler için çeşitli riskler ve tuzaklar da içermektedir, tüketici aleyhine olan düzenlemeleri ve riskleri gerçek konut ve ekspertiz değeri arasındaki fark, konutların kıymet takdirini, konutun yüzde 25’ini tüketicinin ödemesi, ödenen faizin gelir vergisi matrahından düşülmemesi, ikincil piyasalarda mortgage’tan doğacak menkul kıymetlere uygulanacak yüzde 15 stopaj, diğer masraflar ve sigorta giderleri tüketicinin aleyhindedir. 20–25 yıllık krediler söz konusu olunca bu finansmanın nasıl sağlanacağı soru işaretidir, kanımca bu iş yine yabancılara yarayacak. Tabi onlar da Türkiye Cumhuriyeti’nden hazine garantisi istemektedirler haklı olarak, çünkü altyapımız bu krediyi verebilecek fonlardan yoksundur.

Ayrıca kredi faizlerinde ani düşüşler olmayacaktır ikincil piyasalarda oluşacak rekabet nedeniyle zaman içinde sistem kendini oturtacaktır. Oluşacak emlak talebi, fiyatları yukarı çekecektir diye düşünmemeliyiz, zaten mortgage sisteminin ana amacı herkesin uygun şartlarda ev alması demek değil midir? Yasayla, kredi verenlerin müteahhitlerle birlikte düzenledikleri kampanyalarda evin teslim edilmemesi ve evdeki kusurlar karşısında tüketiciye karşı müteahhit ile birlikte olan sorumluluğu, teslim tarihinden itibaren 1 yıl ve verdiği kredi miktarı ile sınırlandırıldı. Yasa öncesinde bu sorumluluk sınırsız ve bankalar tüketicinin tüm zararını karşılamakla yükümlüydü. Sisteme göre, alınacak evin değerinin yüzde 25’i peşin olarak ödenecek. İki taksit ödenmediğinde ev sahibine bir aylık süre tanınacak. Borç ödenmediğinde o zamana kadar yapılan ödemeler geri verilecek ve ev de banka tarafından sahiplenilecek ve muhtemelen de satılacaktır.

Önümüzdeki 10 yıl içinde Türkiye’de yaklaşık 7 milyon konuta ihtiyaç olacağı belirtiliyor. Bunun yaklaşık yarısının hane halkı artışı kaynaklı, 1 milyon civarındaki bölümünün göç, 800 bininin ise yenileme kaynaklı olacağı tahmin ediliyor. Kentsel dönüşüm nedeniyle de 1,5 milyon civarında bir konut ihtiyacı olacağı düşünülüyor. Türkiye’de toplam konutların yüzde 55’i ya ruhsatsız ya da izinsiz durumda bulunuyor. Uygunsuz yapılaşma dâhil ev sahiplerinin oranı ise yüzde 70’leri aşıyor. Mevcut konutların yüzde 60’i 20 yaş üzeri evlerden oluşurken, konutların yüzde 40’ünün tadilata ihtiyacı bulunuyor. Geçtiğimiz yıl sonunda konut kredilerinin oranı milli gelirin yüzde 4,5’ine ulaşırken, mortgage ile birlikte bu oranın 2015 yılında yüzde 12’ye çıkması öngörülüyor.

Suzuki "Yol Yardım" Filosuna Taze Kan

Suzuki, Haziran ayı itibarıyla Türkiye çapında ki Yol Yardım Filosunu tamamen yenileyerek 30 adet Jimny'i Suzuki sahiplerinin hizmetine sundu. 2007 yılının ilk yarısında başarılı bir performans sergileyen Suzuki Türkiye, satış sonrası hizmetlerinde yaptığı yeni yatırımlarla Suzuki müşterilerine sorunsuz bir sürüş keyfi yaşatmayı hedefliyor.

Yol yardım hizmetlerini 30 adet özel donanımlı Jimny ile güçlendiren Suzuki, bu hizmet çerçevesinde, yolda kalan garanti kapsamındaki araç kullanıcılarına, konaklamadan araç kiralamaya, ulaşımdan, araçtaki sorunun yerinde çözümüne kadar birçok olanak sunuyor.

Suzuki Yol Yardım Hattı, aracın kullanılmasında durumunda servise gönderilmesi ve yeni bir araç tahsisi, konaklama sağlanması ve geri dönüş seyahati için Suzuki araç sahiplerine tren, uçak veya otobüs bileti temini gibi hizmetleri bir arada sunuyor. Acil durumlarda ise Suzuki Çağrı Merkezi, araç sahibi ve yetkili servis arasında telekonferans görüşme sağlayarak sorunlara birebir ve yerinde çözüm olanağı sağlıyor. Suzuki Yol Yardım hizmetlerinden yararlanmak için 0532 755 3 755 numaralı telefonun aranılması yeterli olacak.

Suzuki'nin satış sonrası müşteri memnuniyeti konusundaki titizliğini, 'Suzuki Yol Yardım Hattı' hizmetine yansıttığını belirten Suzuki Türkiye Genel Müdürü Edmondo Morigi "Suzuki Yol Yardım Filosu'nun yenilenmesinin değişimin ilk adımı olduğunu, ilkeri dönemlerde de satış sonrası ve servis hizmetlerinde birçok yeni uygulamayı hayata geçirmeyi hedeflediklerini kaydetti.



İNCİ AKÜ Ford'un Q1 Kalite belgesinin sahibi oldu

Ford Otosan'ın, yan sanayi kalite sistemlerini Ford'un global kalite sistemiyle uyumlu hale getirmek amacıyla uygulamaya başladığı "Ford Q1 Kalite Sistemi"ne uygun firmalar, düzenlenen bir törenle Ford Q1 Kalite Belgesi'yle ödüllendirildi.

İnci Akü San. Tic. A.Ş.'nin Kasım 2006 tarihinde almaya hak kazandığı Ford Q1 belgesini, İnci Akü San. A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Perihan İnci ve İnci Akü Kalite Yöneticisi Emre Günay, Ford Otosan Genel müdürlüğü görevinden Koç Holding Otomotiv grup başkanlığına atanan Turgay Durak'ın elinden aldı.

Michelin'in Lastik Adamı Türkçe konuşuyor...

Michelin'in efsane lastik adamı, hayata geliştiren 109 yıl sonra ilk kez konuşuyor. Batı Avrupa ülkelerinde, ilk defa geçen sene radyo spotlarında sesi duyulan Lastik Adam, Michelin'in 18 Mart'ta gösterime giren "Dünya Turu" konseptli reklam filminin sonunda bu defa Türk izleyicilerine sesleniyor. Dünyanın en fazla bilinen kurumsal karakterlerinden biri olan Lastik Adam, 2000 yılında Financial Times ve Report on Business dergilerinin bir araya getirdiği sanat, tasarım ve iletişim dünyasının seçkin isimlerinden oluşan uluslararası jüri tarafından "Dünyanın en iyi logosu" seçilmişti.

Lastik Adam'ın hayata geliş öyküsü ise oldukça ilginç... 1894'te gerçekleşen Lyon Evrensel Sergisinde üst üste yığılmış lastikler André ve Edouard Michelin kardeşlere ilham kaynağı oldu. Lastik Adam 1898 yılında, lastik yığınına görünce "Kolları olsaydı, bir insan olabilirdi" diye düşünen Michelin kardeşlerin hayal gücü ve poster sanatçısı O'Galop'un fırçasıyla, hayat buldu.

Lastik adam, devamlı gülümseyen, neşeli ve tumbul haliyle kısa sürede küçük büyük herkesin sempatisini kazandı. Yüz yılı aşkın

süredir, içinde bulunduğu dönemin gerçeklerine göre gelişen Lastik Adam, 100. yaşını kutladığı 1998 yılında ise, daha modern ve dinamik bir görünüm kazandı. 2004 yılında ise Türkiye'de ilk kez televizyon reklamlarında boy göstermeye başladı.

Televizyon ekranlarında görüldüğü 2004 yılından bu yana sayıları giderek artan Lastik Adam hayranlarının beklentilerine kulak veren Michelin, 21 Mayıs - 30 Haziran tarihleri arasında yetkili bayilerinden 4 adet otomobil, 4x4 ya da kamyonet lastiği alan sürücülere oyuncak Lastik Adam hediye ediyor. Yol güvenliği konusunda her zaman yardım ve tavsiyelerde bulunan Lastik Adam, bu kez de promosyon kampanyası kapsamında dağıtılan küçük kitapçıkla sürücülerin dikkatini "lastikte doğru hava basıncı"nın önemine çekiyor.



Competus Keşif Konvoyu 5. kez yollara düştü

2003 yılında Kapadokya ile yolları keşfe çıkan Competus Keşif Konvoyu, takip eden senelerde Kapadokya - Adana, Doğu Karadeniz, Kazdağları'nda Lassa Competus lastikleri takılı 4x4 araçlarla ve içlerinde keşfetme heyecanı taşıyan ekip üyeleri ile keyifli ve ilgi çekici parkurlarda yol aldı.

2007 senesinde internetten maceralarını bir keşif hikayesi halinde yazıp gönderen ve tura katılmaya hak kazanan katılımcılar yanlarında basın mensupları ve Lassa yetkilileri olduğu halde bu kez Toroslar üzerinde Likya yollarını takip ederek ulaşılması zor parkurlarda tarihi ilgi çekici mekanları ve doğa harikalarını

izleme şansı buldular.

4 günlük gezi sırasında aynı keşif ruhu ile hareket eden katılımcılar 43 dereceyi bulan sıcaklıklarda tozlu dağ yollarını ve ırmakları aşarak aynı anda Competus lastiklerinin de performansını denemiş oldular.



Üreticinin sürekli gelişmesini ve başarılı olmasını sağlamayı hedefleyen, temel kalite ve üretim disiplini olarak nitelendirilen Q1 sistemi, imalat teknikleri ve değişkenliğin azaltılması, kalite sisteminin sürekli geliştirilmesi ve sonucunda koşulsuz müşteri memnuniyetinin elde edilmesi üzerine kurulu. 'Ford Kalite Ödülü' olarak başlanan ve daha sonra pek çok aşamadan geçerek 'Ford Kalite Sistemi' olarak isim alan Q1, yan sanayilerin Ford'la var olan iş ilişkilerini korumaları ve yeni projelerde yer almalarını sağlıyor. Üretim alanlarında getirmiş olduğu kalite başarısı, yüksek kaliteyi yakalamakta, müşteri memnuniyetini artırmakta sağladığı avantajlar, Q1'i güvenilir bir kalite markası haline getirdi.

Dünya üzerindeki herhangi bir Ford Fabrikasının, potansiyel imalatçısı da olabilen Q1 sahibi olan imalatçılar, böylece dünyaya açılarak, Amerika dahil tüm Ford ve Land Rover, Jaguar gibi diğer markalarından da sipariş alma imkanına kavuşuyorlar.





Der yanın say fası





Online abonelik;

4x4 Freelife dergisine abone olmak için lütfen web sitemizi ziyaret edin.
www.4x4freelife.com



Fax ile abonelik;

Bu sayfayı kesip, gerekli bilgileri eksiksiz tamamladıktan sonra
(0212) 220 65 80 nolu faks numarasına gönderiniz. Aboneliğiniz başlatılacaktır.

Ad :

Soyad :

Adres :

Vergi Dairesi : Vergi no:

Tel :

Fax :

e-mail :

Kredi Kartı Hesabımdan Alınız

Kart Tipi

VISA

MASTER

Kart No:

.....

Son Kul. Tarihi:

.. / ..

Güvenlik Kodu

.....

1 yıllık abonelik 50 YTL

6 aylık abonelik 26 YTL

Kredi Kartınızın arkasındaki yetkili imza boşluğunda yer alan numaraların son üç rakamı

Banka Havalesi

Banka Havalesi ile Gönderdim ilgili belge ektedir.

Aso Reklam İletişim ve Yazılım Hiz San. ve Tic. Ltd. Şti.

Garanti Bankası Perpa Şub. Hs No: 459-6299757

Halk Bankası Perpa Şub. Hs No: 17069

İsim / imza

EUROWINCH ile

Yolda Kalmazsınız...



Dünya'nın en iyi markaları **EUROWINCH**'te



Old Man Emu
Suspension



Warn 9.5 ti



Güç 4310 kg

Warn 9.5 XP



Güç 4310 kg

ARB Air Locker &
Air Compressor



Warn XD 9000 i



Güç 4100 kg

Warn Tabor 9K



Güç 4100 kg

Warn M 8000



Güç 3600 kg

EuroWinch

WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ

Buttim İş Merkezi Yalova Yolu Cad. D-Blok Kat:5 No: 1541, 16250 BURSA

Tel: (0224) 211 38 42 Fax: (0224) 211 28 87

Web: www.groupedld-france.com www.warn.com.tr E-mail: eurowinch@superonline.com

All-Terrain T/A

ARABA KULLANMAK

BİR KAÇIŞTIR.

İSTEDİĞİN YERE GİT.



BFGoodrich'in hem yol içinde, hem yol dışında sürüş keyfini yaşamak isteyenler için ürettiği lastiği All Terrain, en zorlu arazi koşulları dahil tüm zeminlerde mükemmel çekiş gücü sağlar. Yolda ve yol dışında kontrolü elinde tutmak isteyenler için...

MÜŞTERİ HİZMETLERİ: 0212 355 52 42
BFGoodrich Lastikleri, Michelin yetkili bayilerinde satılmaktadır.

BFGoodrich
Tires
TAKE CONTROL